



Volkswagen attacca alla spina all'isola greca di Astypalea

 techprincess.it/volkswagen-attacca-alla-spina-allisola-greca-di-astypalea

20 giugno 2023

Volkswagen sceglie l'isola greca **Astypalea** per attaccare la spina e dare vita a uno dei progetti di mobilità elettrica all'avanguardia.



Volkswagen attacca alla spina all'isola greca di Astypalea, fonte ufficio stampa

Dal 4 novembre 2020, dalla firma del memorandum d'intesa tra Atene e Wolfsburg. Precisamente, fra Konstantinos Fragogiannis, Vice Ministro degli Affari Esteri e dal Dr. Herbert Diess, CEO del Gruppo Volkswagen, il progetto a tutti gli effetti ora è relata.

C'è ancora tanto da lavorare, ma come abbiamo potuto vedere e provare i servizi, Astypalea è un modello virtuoso della mobilità elettrica.

Inoltre, l'energia sarà prodotta principalmente da fonti energetiche verdi locali, come i sistemi solari. Il progetto durerà sei anni, sulla base della prima progettazione.





Volkswagen rivoluziona con l'elettrico l'isola di Astypalea

Ridurre le emissioni di carbonio, dimostrare che l'elettrico è l'alleato della **mobilità del futuro**.

Soprattutto, avere un laboratorio a cielo aperto, dove sperimentare un progetto virtuoso, come un'isola del **Dodecaneso**: non ha prezzo.

Il **Gruppo Volkswagen**, in collaborazione con il **governo ellenico** e le **autorità locali di Astypalea**, mostra come è possibile e rende vivibile la quotidianità con la mobilità elettrificata.

I servizi di mobilità: Astybus e astyGo

I mezzi messi a disposizione sono **100% elettrici**. Una volta giunti sull'isola di **Astypalea** basta scaricare l'app su smartphone **AstyMOVE**. È disponibile sugli store per Android e iOS.

A disposizione ci sono due servizi di mobilità: il vehicle-sharing astyGo e il ride-sharing AstyBus



Volkswagen attacca alla spina all'isola greca di Astypalea, fonte ufficio stampa

La collaborazione tra le autorità dell'isola e Volkswagen ha infatti portato all'introduzione di **due servizi di mobilità**: il **servizio di ride-sharing ASTYBUS** e il **servizio di vehicle-sharing astyGO**, che utilizzano veicoli 100% elettrici.

A questo aggiungiamo l'**infrastruttura di ricarica pubblica**. Attraverso uno speciale schema di sovvenzioni per clienti privati e aziende e l'elettrificazione dei veicoli delle autorità locali, come quelli della polizia o dell'aeroporto. Il numero di veicoli elettrici sull'isola è così rapidamente passato da 0 a 84.





Come funzionano entrambi i servizi

L'**ASTYBUS** è stato progettato da VW come servizio di sostituzione della linea di autobus tradizionale, che forniva un trasporto locale limitato. A differenza della linea di autobus tradizionale, ASTYBUS funziona tutto l'anno: a seconda del periodo, vengono utilizzati fino a cinque veicoli.

Mentre **astyGO**, gli oltre 1.300 abitanti dell'isola lo possono usare per noleggiare Volkswagen EV, e-scooter Seat MÓ e **biciclette elettriche Ducati**.

Maik Stephan, responsabile del Business Development del Gruppo Volkswagen, afferma che molti dei cambiamenti attuati attraverso il progetto Astypalea saranno **implementati in altre regioni d'Europa** e che sebbene inizialmente le persone fossero scettiche nei confronti delle iniziative, ben presto lo scetticismo si è trasformato in **grande approvazione**, dimostrando che una rapida trasformazione è possibile se tutte le parti coinvolte, comprese le aziende e i politici, collaborano in modo efficiente.

Mentre, uno studio scientifico ha dimostrato che **l'80% delle persone su Astypalea ha una visione positiva della mobilità elettrica e dei servizi di mobilità**, con un forte miglioramento rispetto al primo studio effettuato nel 2021. Nel caso di ASTYBUS, il 97% degli intervistati approva il servizio, soprattutto quando si tratta dei prezzi, molto bassi.





PowerCo punta a batterie sostenibili e competitive - Componenti & Tech



Se hai scelto di non accettare i cookie di profilazione e tracciamento, puoi aderire all'abbonamento "Consentless" a un costo molto accessibile, oppure scegliere un altro abbonamento per accedere ad ANSA.it.

Ti invitiamo a leggere le Condizioni Generali di Servizio, la Cookie Policy e l'Informativa Privacy.

Se hai cambiato idea e non ti vuoi abbonare, puoi sempre esprimere il tuo consenso ai cookie di profilazione e tracciamento per leggere tutti i titoli di ANSA.it e 10 contenuti ogni 30 giorni (servizio base):

PowerCo SE sta pianificando l'introduzione di un processo produttivo completamente nuovo nelle proprie gigafactory in Europa e in Nord America. La nuova tecnologia incrementerà in modo significativo l'efficienza e la sostenibilità della produzione in serie di celle batteria.

L'azienda del Gruppo **Volkswagen** dedicata al business delle batterie, con sede a Salzgitter in Germania, lavora per industrializzare il processo di rivestimento a secco, il cosiddetto Dry Coating, che consente una riduzione del consumo energetico di circa il 30%.

"Tecnologie come il Dry Coating - ha commentato Thomas Schmall, membro del consiglio di amministrazione del Gruppo **Volkswagen** con responsabilità per la tecnologia e presidente del consiglio di sorveglianza di PowerCo SE - dimostrano l'abilità tecnologica di PowerCo. Abbiamo il know-how necessario e gli esperti giusti per portare la produzione di celle a un nuovo livello e offrire ai nostri clienti vantaggi significativi in termini di costi. Il nostro obiettivo è produrre batterie sostenibili a costi competitivi".

PowerCo e Koenig & Bauer hanno firmato un accordo di sviluppo congiunto. Insieme metteranno a punto una pressa a rulli per il rivestimento a polvere degli elettrodi su larga scala. La procedura di Dry Coating consente di produrre elettrodi eliminando le fasi di rivestimento 'a umido' e successiva essiccazione, che comportano costi elevati.

Con il nuovo procedimento, la parte più dispendiosa dal punto di vista energetico della produzione di celle e l'utilizzo di solventi chimici non sono più necessari. PowerCo sta già testando e ottimizzando la tecnologia in una linea pilota presso uno dei propri



laboratori nel nord della Germania. In qualità di azienda specializzata nei processi di stampa, Koenig & Bauer svilupperà una macchina per la verniciatura a polvere industriale.

Secondo le stime di PowerCo, la nuova tecnologia ha il potenziale per risparmiare circa il 30% di energia e il 15% di spazio all'interno dell'impianto e, quindi, centinaia di milioni di euro in costi di produzione all'anno. "Il rivestimento a secco - ha spiegato Frank Blome, Ceo di PowerCo SE - è per la produzione ciò che la cella allo stato solido è per il prodotto, ovvero una vera e propria rivoluzione. Se implementato con successo su larga scala, ci garantirà una posizione unica sul mercato e chiari vantaggi competitivi".

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA



OCCASIONI PERDUTE

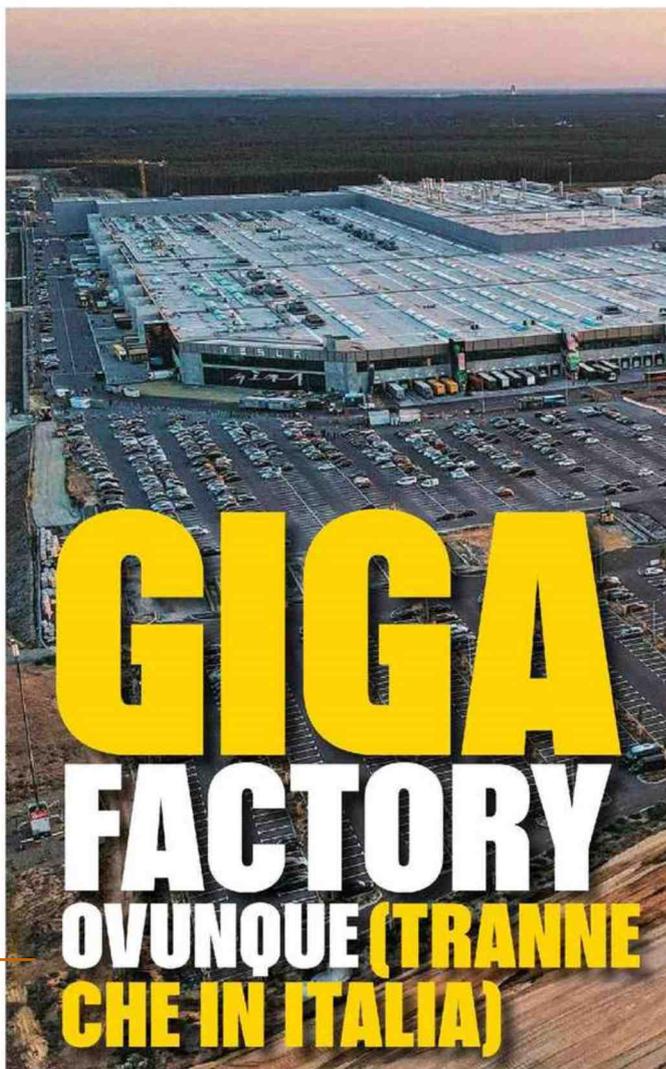
Con l'avvento della mobilità elettrica i produttori di batterie annunciano la costruzione a raffica di nuovi impianti in Europa. Un flusso di investimenti da cui **il nostro Paese è tagliato fuori** quasi del tutto. E che rischia di spingerci ai margini di un'industria che un tempo dominavamo e ora, «grazie» anche agli Agnelli, stiamo perdendo.

di Guido Fontanelli

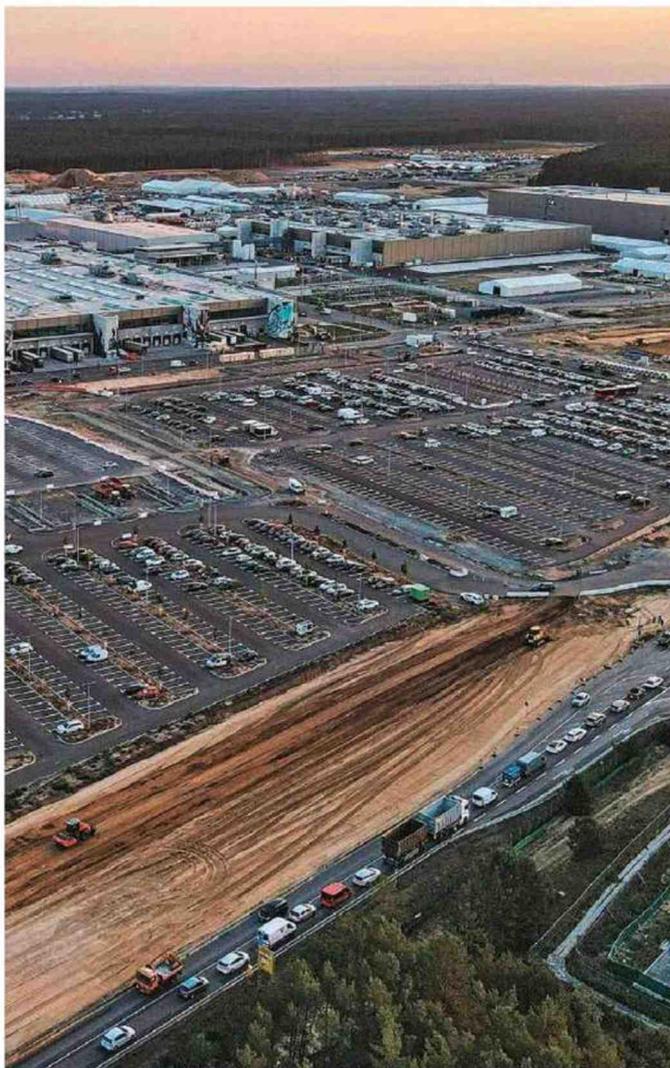
Ci superano tutti: Spagna, Francia, Germania, perfino l'Ungheria. Paesi che attirano fiotti di investimenti per la costruzione di impianti di batterie, le mitiche «gigafactory», cuore pulsante della nuova industria automobilistica. L'ultima novità riguarda il Paese iberico: secondo il quotidiano economico-finanziario *Cinco Dias* la casa americana Tesla starebbe trattando con la Generalitat Valenciana l'apertura di una fabbrica di batterie e di auto elettriche nell'area metropolitana di Valencia.

Un'operazione da oltre 4,5 miliardi di euro che, se confermata, darebbe un ulteriore impulso ad una regione della Spagna fortemente impegnata nel settore dell'auto: ospiterà infatti anche uno stabilimento di batterie della Volkswagen e un impianto di vetture elettriche della Ford, che dovrebbero entrare in esercizio tra il 2025 e il 2026.

34 Panorama | 21 giugno 2023



Una gigafactory tedesca della Tesla a Berlino. La svedese Northvolt intende costruire un impianto di batterie in Germania.



Negli ultimi mesi si sono moltiplicati gli annunci di nuovi investimenti in Europa. La svedese Northvolt ha confermato la costruzione di un impianto di batterie in Germania; la taiwanese ProLogium realizzerà una fabbrica nel nord della Francia, a Dunkerque; la cinese Eve Energy ne inaugurerà una in Ungheria per fornire la Bmw. I maggiori produttori cinesi di batterie stanno aprendo gigafactory in Germania, Gran Bretagna, Francia e Ungheria, quattro Paesi dove si concentra l'88 per cento degli investimenti diretti della Cina in Europa.

Da questo grande flusso, destinato a creare migliaia di posti di lavoro, l'Italia è quasi del tutto tagliata fuori. A parte la gigafactory di Automotive Cells Company (Acc), joint-venture formata da Stellantis, Mercedes-Benz e Total, che entrerà in attività a Termoli nel 2026, e la scommessa di Italvolt dell'imprenditore svedese Lars Carlstrom a Termini Imerese, non c'è nient'altro. Anche se l'incontro a Roma tra Elon Musk, patron di Tesla, e Giorgia Meloni, lo scorso 15 giugno, ha alimentato qualche speranza.

Perché finora non siamo riusciti ad attirare i produttori di batterie e di auto elettriche? Intanto perché ormai contiamo sempre di meno nel mondo delle quattro ruote: se nel 2017 gli stabilimenti ex Fiat sfornavano più di un milione di vetture e furgoni, nel 2022 la produzione è scesa a 686 mila veicoli, di cui 486 mila automobili. Perfino la Romania ne costruisce di più: 509 mila. E naturalmente chi deve realizzare una fabbrica di batterie preferisce andare in Paesi come la Germania, dove si fabbricano 3,7 milioni di auto all'anno, oppure in Spagna (1,7 milioni), nella Repubblica Ceca (1,2 milioni), in Slovacchia (970 mila) o in Francia (950 mila).

Chi vuole impiantare uno stabilimento di auto elettriche di certo non sceglie un mercato come quello italiano, dove la quota delle vetture a batterie sul tota-

le immatricolate è di appena il 3,2 per cento (dato di aprile) contro una media europea dell'11,8 per cento. E dove si continuano a dare incentivi anche ai veicoli con motore a combustione. Così saremo sempre più marginali in un'industria alla quale abbiamo dato marchi storici come Fiat, Alfa Romeo e Lancia.

La politica gioca un ruolo importante in questo fallimento. Tradizionalmente all'Italia manca una strategia industriale di largo respiro e sull'auto questa carenza è imbarazzante. In Francia si muove lo stesso presidente Emmanuel Macron per attirare gli investimenti delle società produttrici di batterie mentre i nostri governi hanno mostrato un interesse distratto, lasciando che il baricentro di Stellantis guidato dalla coppia Carlos Tavares e John Elkann si spostasse a Parigi, trascurando le evoluzioni del settore verso la mobilità elettrica se non addirittura ostacolandola, senza mettere a punto un quadro preciso e stabile di incentivi per attrarre società straniere. Risultato: negli ultimi due anni settemila dipendenti delle fabbriche Stellantis nel nostro Paese hanno lasciato il posto di lavoro.

Ma quella dell'automobile è solo una delle industrie che rivelano lo scarso appeal dell'Italia sul fronte degli investimenti esteri. Come mostra il rapporto «Europe attractiveness survey» della società di consulenza Ey, pubblicato l'11 maggio scorso, la Francia è al primo posto per attrattività con 1.259 progetti di investimento nel 2022. Seguono Regno Unito con 929 progetti, Germania con 832, Spagna con 324. L'Italia è in settima posizione su dieci Paesi considerati (Turchia compresa) con 243 investimenti esteri annunciati.

Particolarmente stridente è il confronto con la Spagna, che ha un'economia più piccola della nostra (1.427 miliardi di dollari di Pil nel 2021 contro 2.108 miliardi) eppure è diventata un



Un operaio della Renault in un'azienda di batterie per auto elettriche a Siviglia, in Andalusia, inaugurata nel 2022.



Carlos Tavares e John Elkann, rispettivamente amministratore delegato e presidente del gruppo Stellantis.



gigante in alcuni settori, come appunto l'auto, ed è capace di attirare fiumi di investimenti. Perché?

Secondo la guida Doing business della Banca mondiale, tra i punti di forza del Paese iberico spiccano la flessibilità e adattabilità degli operatori economici, una rete infrastrutturale sviluppata, un governo che persegue politiche di riforma. A cui va aggiunta una strategia vincente di incentivi. In un'indagine condotta dagli svizzeri dell'International institute for management development (Imd), la Spagna si è classificata al 36° posto in termini di competitività nel 2022, grazie alle sue infrastrutture e alla stabilità macroeconomica.

La Francia è messa ancora meglio, in 28esima posizione: come sottolineano i consulenti di Ey, Parigi «sta agendo su questioni fondamentali per garantire il successo della creazione di imprese sul suo territorio: terreni industriali pronti

Perché è difficile attirare il business nel nostro Paese

I principali ostacoli secondo le indagini sull'attrattività delle nazioni.

- Alti costi procedurali e lentezza dei processi amministrativi che scoraggiano il processo di avvio di un'impresa.
- Debole applicazione dei diritti di proprietà intellettuale.
- Corruzione e criminalità organizzata che incidono sulla fiducia delle imprese e quindi rallentano significativamente gli investimenti e lo sviluppo.
- Il costo del lavoro è elevato in relazione alla produttività, che è aumentata a malapena negli ultimi 15 anni; un fatto che si spiega, tra l'altro, con la specializzazione dell'Italia in settori a basso e medio valore aggiunto.
- Gli investimenti statali in ricerca e sviluppo rimangono bassi.
- La disparità regionale tra Nord e Sud è sempre pronunciata: per esempio, le infrastrutture in alcune regioni, soprattutto nel Meridione, sono scarse.
- L'instabilità politica è un fattore penalizzante.

all'uso, un pool di talenti riconosciuti e il piano di investimenti Francia 2030, che sostiene la trasformazione dell'economia».

Nella graduatoria dell'Imd l'Italia invece è al 41° gradino. Tra i principali ostacoli agli investimenti esteri (vedi riquadro qui sopra) ci sono: la lentezza dei processi amministrativi che rallentano in maniera sistematica il processo di avvio di un'impresa; il tasso di crescita del nostro Pil che fino agli anni passati

OCCASIONI PERDUTE

era anemico; la corruzione estremamente diffusa; la produttività scarsa. Ma soprattutto l'instabilità politica, con i governi che si succedono uno dopo l'altro trasmettendo alle grandi multinazionali l'immagine di un Paese con un quadro fiscale, giudiziario e normativo debole e volatile. L'ultima dimostrazione arriva dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, che con il cambio dell'esecutivo è stata modificata la sua cabina di regia.

Proprio dal Pnrr potrebbe però arrivare se non la svolta decisiva, un sensibile miglioramento. «L'Italia non è mai stata in cima alla classifica dei Paesi più attrattivi per gli investimenti delle imprese estere, ma con il Pnrr abbiamo un'occasione storica per invertire questo trend e rendere più attrattivo tutto il nostro tessuto economico» ha dichiarato Fabio Pompei, ceo della società di consulenza Deloitte Central Mediterranean in occasione della presentazione dello studio «L'attrattività del sistema Italia per le imprese estere: opportunità e prospettive del Pnrr».

Secondo Pompei «in un contesto come quello attuale, infatti, la tempestiva ed efficace implementazione del Piano rappresenta un'occasione irrinunciabile per dare impulso al nostro sistema produttivo e migliorare l'attrattività verso investimenti internazionali».

L'importante è che non emergano troppe inefficienze e ritardi nella realizzazione del Pnrr. Si tratta, come avverte l'Osservatorio sul Recovery Plan, promosso dall'Università Tor Vergata e da Promo Pa Fondazione, di una preoccupazione che in passato non era mai stata presa in considerazione, ma che ora viene vista come un rischio potenziale dagli investitori stranieri. Per il governo Meloni il Pnrr è una grande occasione per rendere il Paese più competitivo, efficiente, attrattivo. E magari per riportarlo tra i protagonisti dell'auto del futuro. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La carenza di semiconduttori nel 2023 vale 2,6 milioni di auto in meno

L'impatto

I produttori di chip di tutto il mondo investono miliardi per creare nuovi impianti

Secondo l'ultimo report disponibile di AFS, che analizza l'impatto della carenza di semiconduttori sull'industria dell'Automotive a livello globale, la situazione è in miglioramento, ma i vincoli logistici e il controllo delle scorte continueranno a moderare le prospettive complessive per quest'anno. La previsione di perdita dei volumi, dovuta ai chip, basata sulle attuali condizioni di mercato, per il 2023 è stata abbassata per il 2023: 2,6 milioni di veicoli stimati, contro i poco meno di 6 milioni effettivi tra il 2021 e oggi (la stima era di circa 11 milioni).

Intanto i produttori di chip di tutto il mondo, sulla spinta dello choc causato dalla pandemia e sull'onda delle tensioni geopolitiche, investono miliardi per creare nuovi impianti. Sono incoraggiati dal crescente utilizzo di semiconduttori nei dispositivi di uso quotidiano ma anche dai sussidi e dalle scelte strategiche degli Stati Uniti e dell'Ue, volte a contrastare l'avanzata della Cina. La Commissione europea ha stanziato 15 miliardi di euro per progetti di semiconduttori pubblici e privati entro il 2030, mentre l'amministrazione Biden ha approvato nel luglio 2022 il Chips Act, così da rendere disponibili sussidi per oltre 52 miliardi di dollari.

Tra i colossi occidentali spicca Intel, che negli Stati Uniti ha annunciato la realizzazione di un sito

da 20 miliardi in Ohio. La società ha anche avviato due nuovi stabilimenti in Arizona nel settembre 2021. La taiwanese TSMC, la più grande fonderia del mondo, con il 55% delle quote di mercato, ha dichiarato a dicembre che prevede di investire 40 miliardi di dollari nel suo impianto di chip in Arizona, quindi ben lontano da Pechino. L'impianto dovrebbe essere operativo nel 2024. Micron a sua volta ha dichiarato di aver pianificato di investire fino a 100 miliardi di dollari nei prossimi 20 anni per costruire un complesso dedicato ai chip per computer nello stato di New York. Proprio Micron, peraltro, ha deciso

di sfidare i divieti di Pechino con un nuovo investimento da 600 milioni di dollari nel suo impianto di Xi'an.

Quanto all'Europa la stessa Intel spenderà più di 30 miliardi di euro per sviluppare due impianti per la produzione di chip a Magdeburgo, in Germania. Il gigante statunitense riceverà 10 miliardi in sussidi dal governo di Berlino. Intel prosegue i colloqui con l'Italia per un impianto avanzato di confezionamento e assemblaggio, dopo aver annunciato la scorsa settimana investimenti per 4,6 miliardi di dollari in Polonia. Altro progetto annunciato da Intel, un impianto da 25 miliardi di dollari in Israele, attivo dal 2027.

La tedesca Infineon, intanto, ha ottenuto l'approvazione per iniziare a lavorare su un impianto di semiconduttori da 5 miliardi di euro





a Dresda. La produzione dovrebbe iniziare nel 2026. Infine, la francoitaliana STmicroelectronics ha dichiarato a ottobre di voler realizzare in Italia un impianto di wafer di carburo di silicio da 730 milioni di euro in cinque anni. L'Unione europea ha approvato un supporto finanziario da 292,5 milioni di euro a disposizione attraverso il PNRR.

—**Al.An.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6

MILIONI

Tra il 2021 e oggi la carenza dei semiconduttori ha comportato una minore produzione di automobili per poco meno di 6 milioni





LA GUERRA DEI SEMICONDUTTORI

Cina, chip clandestini Con le sanzioni Usa fiorisce il mercato nero

PECHINO – Dieci piani di negozi che vendono di tutto: dai componenti per le fotocamere ai droni. Seg Plaza, grattacielo nell'area di Huaqiangbei, Shenzhen, Cina del Sud. Qui, anche se non c'è nessuna insegna che lo dica, si vendono pure i chip di Nvidia, quelli di fascia alta, nonostante le restrizioni statunitensi.

Un A100 te lo porti a casa con 20 mila dollari: il doppio del prezzo di mercato. Il bando americano, combinato con la cronica carenza di semiconduttori a livello mondiale e con la "fame" della Cina per i chip più avanzati, sta facendo crescere nel Paese un mercato sotterraneo, molto grigio. E molto redditizio. Un fenomeno di cui *Repubblica* si era occupata lo scorso anno e che ora l'agenzia *Reuters* risolveva con un reportage proprio da Shenzhen.

A settembre dello scorso anno l'amministrazione Biden ha imposto a Nvidia di interrompere l'esportazione dei suoi due chip più avanzati – l'A100 e l'H100, che funzionano rispettivamente con tecnologia a 7 e 4 nanometri – verso la Cina continentale e Hong Kong, nell'ambito della "guerra dei semiconduttori" che Washington e Pechino combattono da anni. Nvidia può vendere in Cina, ma varianti più "lente", come l'A800 e l'H800.

«Sebbene l'acquisto o la vendita di chip statunitensi di fascia alta non sia illegale in Cina, le restrizio-

ni all'esportazione degli Stati Uniti hanno creato un mercato clandestino di fatto, con venditori desiderosi di non attirare l'attenzione delle autorità statunitensi o cinesi», scrive *Reuters*.

«Reuters ha parlato con 10 venditori di Hong Kong e della Cina continentale che hanno descritto la possibilità di procurarsi facilmente piccole quantità di A100. Le loro informazioni hanno evidenziato sia l'intensa domanda di chip in Cina sia la relativa facilità con cui le sanzioni di Washington possono essere aggirate per piccole transazioni», continua l'agenzia.

Ma come funziona questo mercato sotterraneo? I venditori cinesi raccontano «di essersi procurati i chip principalmente in due modi: accaparrandosi le scorte in eccesso che arrivano sul mercato dopo che Nvidia ne spedisce grandi quantità alle grandi aziende statunitensi, oppure importando attraverso società costituite localmente in luoghi come India, Taiwan e Singapore». Ciò significa – continua l'agenzia – «che le quantità che possono assicurarsi sono piccole, ben lontane da quelle necessarie per costruire da zero un sofisticato modello di linguaggio AI di grandi dimensioni».

È proprio con il boom dell'intelligenza artificiale in tutto il mondo dopo il successo di ChatGPT che la domanda di chip di fascia alta è salita alle stelle, in particolare per i mi-





croprocessori di Nvidia, considerati i migliori. Gli acquirenti sono in genere sviluppatori di app, startup, ricercatori. Anche autorità locali cinesi, ha dichiarato uno dei fornitori, in modo anonimo.

L'altro problema è che questo mercato alternativo è pieno pure di chip di seconda mano o obsoleti, dove il costo di acquisto di uno solo di essi può arrivare a 500 volte il suo prezzo originale, con contrattazioni che avvengono principalmente online, sui gruppi WeChat. Il mercato più affamato di chip è quello delle quattro ruote, che qui è il più grande a livello globale. E che si porta dietro dei rischi: visto che chip di qualità inferiore mettono in pericolo sia la qualità sia la sicurezza delle automobili. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel Sud del Paese
un megastore vende
anche i componenti
di Nvidia, che arrivano
a costare fino
a 20 mila dollari

dal nostro corrispondente
Gianluca Modolo





Il mercato delle elettriche conquista il 30% delle flotte aziendali

Automotive

Aniasa e Bain & Company presentano il rapporto sui cambiamenti di mercato

Filomena Greco

L'elettrico non decolla in Italia e resta sotto la soglia del 4% delle auto nuove, ma almeno il 30% delle full electric viene immatricolata dalle società di noleggio. È il punto di partenza dei lavori organizzati da Aniasa, l'Associazione delle imprese della mobilità in capo a Confindustria, che ha realizzato uno studio con Bain & Company sui trend di cambiamento del mercato e sul peso crescente che le auto realizzate in Cina avranno sul mercato italiano. Le immatricolazioni di brand cinesi sono destinate a raggiungere il 4% al 2030, stando alle previsioni emerse nello studio, con un italiano su 5 che, pur preferendo brand europei, sta considerando marche cinesi perché più convenienti.

Da un lato, dunque, un quadro di incertezza economica, con con 6 italiani su 10 che nel 2022 hanno deciso di annullare o posticipare l'acquisto preventivato. Dall'altro l'aumento della propensione a scegliere il noleggio come forma di accesso ai servizi di mobilità. Nei primi 5 mesi dell'anno, con un mercato dell'auto comunque in ripresa sul 2022 (+26%), il noleggio veicoli ha registrato una crescita del 63%, che ha trainato l'intero comparto automotive, raggiungendo per la prima volta in modo

stabile quota 33% dell'immatricolato nazionale. Con le aziende del comparto che hanno immatricolato il 30% delle auto elettriche e il 54% delle ibride plug-in.

«Lo studio condotto con Bain & Company – sottolinea Alberto Viano presidente di Aniasa – evidenzia una volta di più la centralità dell'auto nella mobilità degli italiani, sempre più inclini all'uso rispetto alla proprietà, e il ruolo strategico che il noleggio può giocare nella transizione ecologica del nostro parco circolante. Dati, questi, che rendono ancora più evidente l'opportunità di utilizzare, con interventi mirati, la leva fiscale, prevedendo l'Iva al 10% per i servizi di car sharing, ad esempio, accanto ad una e maggiore detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali elettriche».

Il mondo del noleggio dunque conta una flotta di oltre 1,2 milioni di veicoli composta da modelli Euro6, oltre ad ibridi ed elettrici, che fa leva su emissioni ridotte rispetto al circolante. Un elemento non secondario visto che le incertezze del mercato e della transizione energetica generano comunque una scarsa propensione all'acquisto e un ulteriore invecchiamento del parco auto circolanti, con, nei primi 5 mesi del 2023, l'aumento della media delle emissioni di inquinanti, salita, rispetto al 2022, da 118,5 gr/km a 120,3 gr/km.

In questo contesto, in cui le produzioni provenienti dal Far East e dell'Est Europa sono destinate a conquistare un peso maggiore – «Il vento dell'Est soffia sull'automotive» è il titolo dello studio presentato – la filiera automo-





tive italiana va incontro a cambiamenti importanti rispetto ai quali la dimensione delle aziende e la mancanza di campioni nazionali rappresentano un fattore critico. «Nei prossimi anni assisteremo a una crescita significativa dei costruttori dell'Est Europa e dell'Asia, in grado di produrre auto a costi più competitivi, soprattutto per i segmenti piccoli e delle urban car. La filiera italiana deve allora investire sulle nuove tecnologie, anche ricorrendo ad operazioni di Merger and Acquisition, favorendo dunque il consolidamento» spiega Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le immatricolazioni di brand cinesi sono destinate a raggiungere il 4% al 2030

MOBILITÀ

33%

Cresce il noleggio

Nei primi mesi del 2023 la quota di immatricolazioni in capo ad aziende di noleggio, per privati e aziende, ha superato il 30%, dunque una vettura su tre, con una forte propensione verso l'elettrico e le motorizzazioni a basso impatto.

1,2 mln

La flotta

Tante sono le autovetture in circolazione, praticamente tutte con motori Euro6 o in versione ibrida o ricaricabile (full

electric e plug in), con impatto ridotto rispetto ad un trend che vede invece crescere le emissioni medie



A Mirafiori. Le linee di produzione della 500 elettrica





Anfia, cambio alla guida Vavassori presidente al posto di Scudieri

Roberto Vavassori (a sinistra nella foto), chief public affairs officer e membro del board di Brembo, è stato eletto nuovo presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, a seguito dell'assemblea generale degli associati Anfia, che si è tenuta ieri mattina a Roma al Grand Hotel Plaza. Vavassori succede a Paolo Scudieri (a destra nella fo-

to), reduce da un periodo complesso per l'automotive a seguito della pandemia, della mancanza di componenti, del conflitto in Ucraina, e della decisione delle istituzioni europee di bloccare la produzione dei motori termici nel 2035. Come presidente dell'Anfia, nel quadriennio 2023-2026, Vavassori sarà affiancato dai 3 vicepresidenti eletti dai gruppi, che

rispondono ai nomi di Marco Stella, in rappresentanza dei componentisti; di Umberto Tosini in rappresentanza dei costruttori; e di Silvio Angori per il gruppo Car Design & Engineering. In assemblea Vavassori ha detto che nel settore auto è importante competere ad armi pari, misurando, ad esempio, anche il quantitativo di CO2 dei prodotti made in Cina. —





Aspi, nel 2023 sulla rete risorse per 1,9 miliardi

Infrastrutture

Una media di 300 cantieri al giorno, per un totale di 100 mila "lavori in corso" l'anno

Nel 2022 realizzati investimenti per 1,8 miliardi Capex in crescita del 170%

Una media di 300 cantieri al giorno su tutta la rete nazionale, per un totale di 100 mila "lavori in corso" all'anno. E di questi tra il 40 e il 70% gestiti in notturna per provare a creare meno disagi possibili. Il tema del traffico, dei nodi nevralgici, in primis Genova, poi Bologna e Firenze, e dell'infrastruttura da ammodernare è ben chiaro ad Autostrade per l'Italia che non a caso nel 2022 ha messo sul piatto 1,8 miliardi di euro di investimenti per mettere in sicurezza e rendere gli oltre 3 mila chilometri di strade a pedaggio in concessione più funzionali ai bisogni attuali.

E per il 2023 l'impegno atteso sarà ancora leggermente superiore: 1,9 miliardi di euro. Di fatto per il prossimo quinquennio è atteso un capex superiore del 170% a quanto fatto tra il 2015 e il 2019. Tutti denari che verranno spesi per provare a rispondere alle esigenze di un paese che viaggia principalmente su gomma e che anche in prospettiva continuerà a privilegiare la strada alla ferrovia.

Ragione per cui la compagnia ha impresso un colpo d'acceleratore agli interventi in manutenzione che starebbero procedendo a un ritmo più serrato rispetto a quanto programmato anche in sede di pia-

no economico finanziario.

Detto questo la fotografia scattata da *Il Sole 24 Ore* nei giorni scorsi sugli snodi critici che mettono in difficoltà gli spostamenti lungo lo stivale evidenzia la chiara necessità di sbloccare alcune opere chiave.

Di qui anche l'appello lanciato da Aiscat che, per voce del suo direttore generale, Massimo Schintu, sempre a questo giornale, ha sottolineato come «la nostra rete non sia più all'altezza di un traffico crescente». Motivo per cui «va aperto un tavolo di confronto tra lo Stato, che è il concedente, e i concessionari, per individuare gli snodi cruciali, definire un programma e creare le condizioni perché gli interventi possano essere realizzati in maniera semplificata». In altre parole, va pensato una sorta di piano straordinario che superi i limiti dell'attuale sistema autostradale italiano andando a identificare quelle che sono le opere essenziali. In modo tale da poter realizzare per quelle stesse infrastrutture una sorta di "corsia privilegiata" che ne faciliti la costruzione. E questo, evidentemente, può avvenire solo con il contributo fattivo delle istituzioni. Indubbiamente le aree più critiche sono quelle che corrono lungo l'asse Est-Ovest, ossia parallelo alla A4, e Nord-Sud





che guarda alla A1. Tema centrale, in quest'ottica, sono certamente i capitali necessari per avviare la svolta. E a tal proposito il finanziamento delle opere passa spesso anche dalla richiesta di risorse fresche al mercato. Basti pensare che solo da inizio anno Autostrade ha emesso due Sustainability Linked Bond, che tra l'altro hanno avuto grande riscontro sulle piazze estere, considerato che buona parte delle emissioni è stato sottoscritto da investitori stranieri. L'ultimo è stato lanciato proprio il 7 giugno quando la compagnia ha collocato sul mercato 750 milioni di euro a valere sul Programma Emt. Bond che ha ricevuto un'accoglienza particolarmente positiva: la domanda da parte degli investitori istituzionali è stata pari a oltre 4,3 miliardi. e i proventi, come comunicato dalla società, aumenteranno «la dotazione di strumenti finanziari a servizio degli interventi di ammodernamento e potenziamento della rete».

—L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cruciale in ogni caso per sbloccare il paese che venga data priorità alle opere chiave degli snodi più critici



Corridoio strategico. Tir in marcia lungo l'autostrada A22 del Brennero. L'arteria collega l'Italia all'Europa





FORD, MAXI PRESTITO USA

Il Dipartimento dell'Energia degli Stati Uniti ha annunciato che intende garantire alla joint venture tra Ford Motor e il produttore di batterie

sudcoreano SK On fino a 9,2 miliardi di dollari per aiutare a finanziare la costruzione di tre nuovi impianti di produzione di batterie nel Tennessee e nel Kentucky.

9,2 miliardi \$





Borsa reagisce al caso Brembo «Subito il maxi voto multiplo»

Regole

L'ad Testa in audizione denuncia ancora il rischio di fuga delle grandi quotate

Nel mirino anche le tariffe Consob, potenziale fattore di perdita di competitività

Andrea Fontana

Il caso Brembo alza l'attenzione sull'attrattività dell'Italia come mercato dei capitali e l'amministratore delegato di Borsa Italiana, Fabrizio Testa, non spreca l'assist per chiedere al legislatore una riforma completa dei meccanismi di voto societario che coinvolga non solo il voto plurimo, ma anche quello maggiorato.

Il gruppo bergamasco ha avviato il trasferimento della sede legale nei Paesi Bassi con l'esplicita intenzione di usare un meccanismo di voto che premia la fedeltà dei suoi azionisti: per ogni anno di mantenimento del titolo in portafoglio, il socio ottiene una nuova azione a voto speciale che gli consente di contare di più in assemblea. L'obiettivo è rafforzare i soci storici, creare una base azionaria stabile ma anche avere una struttura del capitale flessibile in caso di aggregazioni future da realizzare con uno scambio azionario. In Italia il voto maggiorato è stato introdotto nel 2014 ma con paletti stringenti che limitano a 2 i diritti di voto ottenibili. Da-

vanti a questi paletti - ha detto Testa in audizione alla Commissione Finanze del Senato sul disegno di legge "Competitività dei capitali" allo studio - «i meccanismi di potenziamento del controllo societario sono stati conseguiti da alcune importanti società quotate su Borsa Italiana attraverso il trasferimento della sede sociale in Paesi europei che non pongono espressi vincoli normativi alla moltiplicazione del voto».

Attualmente sono una decina le società di Piazza Affari che hanno scelto Amsterdam come sede legale - da Stellantis a Mfe, da Ariston a Ferrari e Cementir - senza contare casi come Exor che ha scelto anche il listino olandese. In sostanza, per Testa, le differenti normative consentono alle società degli «arbitraggi regolamentari» su cui dovrebbe intervenire in primis «il legislatore europeo» e, in alternativa, quello nazionale per riequilibrare un quadro che ci penalizza: l'occasione è rappresentata proprio dal ddl capitali. Sul voto plurimo, che il ddl allarga da 3 a 10 diritti per ogni azione per le nuove quotazioni, Testa ha espresso un giudizio positivo in audizione pur segnalando la necessità di tutelare gli azionisti di minoranza mentre il presidente della Febaf, Fabio Cerchiai, ha sottolineato la necessità di creare un campo da gioco unico tra i Paesi europei ma ha anche avvertito sui rischi di abbandonare il principio «una azione, un voto».

Per l'amministratore delegato di Borsa altre riforme sono necessarie per rafforzare la competitività del mercato italiano. In





primo luogo, l'introduzione di incentivi fiscali affinché i capitali italiani puntino sulle spa del nostro Paese: gli investitori istituzionali domestici sono solo l'8% di tutti gli istituzionali nelle 40 società del Ftse Mib e il 19% sulle società di media capitalizzazione, ha detto. In secondo luogo, la revisione del contributo che le società vigilate pagano a Consob, da molti giudicato troppo elevato e perciò divenuto un fattore di «potenziale perdita di competitività». Sulla Consob un ulteriore punto di svolta per agevolarne l'operatività, ritenuta troppo prudente e lenta, è assicurare al personale «una statutory immunity» che ne chiami in causa la responsabilità «solo nei casi di malafede».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10

LA SOGLIA

A cui la riforma regolamentare porta i diritti di voto concessi a ogni singola azione per le nuove quotazioni





Il Segretario Studi Unasca: «Bene gli incentivi ai funzionari» «Il digitale sblocca le pratiche auto»

Per Guarino la «mossa del governo aumenterà l'efficienza della Motorizzazione»

LUIGI MERANO

■ Un annoso problema quello dei servizi di Motorizzazione, continuiamo a scontare ritardi nell'effettuare gli esami per il conseguimento delle patenti di guida e delle revisioni dei mezzi pesanti ai quali si sommano i collaudi per le trasformazioni e le nazionalizzazioni dei veicoli importati dall'estero.

Una macchina complessa quella a servizio del mondo automotivo che è una realtà importante per l'economia nazionale, un comparto che genera il 5,2% del PIL.

Probabilmente è questo il motivo che mette in evidenza più i 6 mesi per conseguire la patente che i 18 per poter effettuare una semplice radiografia. Fortunatamente però la macchina della motorizzazione sta subendo un'importante evoluzione, sia a livello di digitalizzazione dei servizi sia a livello di incentivazione delle risorse umane.

Ne parliamo con Giuseppe Guarino, Segretario Nazionale Studi di UNASCA (Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica). «Una buona mossa», spiega, «quella del governo, sollecitata dalla Direzione Generale di Motorizzazione. Sarà una forte spinta per migliorare l'efficienza dei servizi, si tratta di un au-

mento dei compensi che percepiranno i funzionari nell'impiego presso le officine private e le autoscuole per svolgere collaudi, revisioni ed esami patente, inoltre per effettuare l'attività ispettiva,

indispensabile per rendere tutto il sistema più regolare. Un adeguamento dovuto dai tempi che non inciderà minimamente sui conti pubblici e che renderà più omogeneo e rapido il servizio».

Questo basterà per azzerare le liste

d'attesa?

«È un primo ma significativo passo avanti, in questo modo diventerà più attrattivo il ruolo del tecnico di Motorizzazione e au-

menterà il senso di appartenenza all'Amministrazione, è chiaro che da solo non basta».

Quali altre iniziative sono all'orizzonte?

«Sicuramente ci sarà bisogno di un utilizzo più specifico e diffuso degli Studi di Consulenza Automobilistica, la trasformazione dei processi "full digital" che è in atto consentirà un apporto della parte degli Studi più funzionale, più controllabile, più immediato e più performante di quello di oggi».

Ci spieghi meglio.

«Si tratta di scambi di informazioni digitali che razionalizzano il connubio pubblico/privato e lo rendono più snello ed efficace, gli Studi di Consulenza non si rivol-





geranno più alla Motorizzazione in presenza, impegnando il personale, spesso inutilmente, ma avranno uno scambio di informazioni, documentazioni e autorizzazioni esclusivamente in forma digitale, con risparmio evidente di risorse umane per ambedue le compagini».

Quali saranno i tempi che ipotizza?

«Credo che se la linea di questo esecutivo rimarrà questa, possiamo ben sperare che entro l'anno si vedranno i primi significativi risultati, noi come categoria siamo pronti a fornire tutto il supporto necessario come abbiamo sempre fatto, dagli anni 90' con le prime trasmissioni telematiche fino ad oggi che abbiamo reso possibile la totale digitalizzazione dei processi di rilascio dei documenti di proprietà e circolazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Giuseppe Guarino





Il «manifesto» degli architetti Più Ztl e bici, stop cemento «Ecco come costruire una Verona più vivibile»

VERONA Più Ztl, meno cemento, più alberi. L'Ordine degli Architetti lancia le sue proposte per il futuro della città, condensandole in 5 punti. Primo elemento, il traffico. «In tema di mobilità - spiega il presidente dell'Ordine, Matteo Faustini - Verona sta facendo un passaggio importante: il filobus sta diventando realtà, e speriamo che ad esso si abbinino parcheggi scambiatori. Ma per diminuire il traffico vanno fatte anche scelte impopolari come quella di allargare la Ztl in determinate fasce orarie». Punto numero due, l'urbanistica: «È chiaro che per ridurre il consumo di suolo - dice Faustini - bisogna rinnovare regolamenti e decreti che impedi-

scono di recuperare il patrimonio edilizio e darne e nuovo riuso. Occorre mettere operatori della filiera delle costruzioni in condizioni di operare: attualmente sono elevatissimi i costi di bonifica e discarica. E penso alla Zai storica, da reinventare, e alla nuova porta sud di accesso alla città: l'ex scalo ferroviario, che diverrà il nuovo Central Park, è tutto da bonificare».

Terzo punto del manifesto è la rigenerazione urbana. «Il degrado nasce dal fatto - prosegue Faustini - che la città non è vissuta perché non è vivibile: occorrono spazi a misura d'uomo, e nelle grandi aree verdi pubbliche occorre inserire attività commerciali o legate al turismo sostenibile

come chioschi o bicigrill».

Quarto tema, la transizione verso la sostenibilità ambientale. «Occorre privilegiare un patrimonio arboreo che vada a migliorare la gestione delle risorse idriche e captare le acque meteoriche con invasi. Poi è necessario mettere in rete i parchi urbani delle città, ad esempio il parco delle mura non può vivere solo di vita propria, o per un paio di mesi all'anno con il Mura Festival. Gli edifici dell'ex zoo potrebbero diventare sede di associazioni per renderlo vivo, ed un esempio positivo, in questo senso, è il parco di Raggio di Sole». Infine, la tutela del patrimonio culturale: «L'80% del patrimonio - conclude Faustini - è vincolato. Serve invertire la rotta con l'utilizzo di materiale naturali, ritornare a come si costruiva una volta con la calce, le pietre naturali e cercare di valorizzare il patrimonio storico favorendo l'intervento in sinergia con i privati, perché il pubblico da solo non ce la può fare».

L. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL COLOSSO DEI MICROCHIP** Dopo l'offerta da Roma di 3 miliardi al Gruppo Usa. Dal ministro Urso al governatore, trattative in campo. 5 mila posti di lavoro

Silicon Valley, il piano B del Veneto

Zaia: «Verona, con Intel il dossier è avanti ma in ogni caso abbiamo l'alternativa». Contatti con altre multinazionali

●● «Spetta ad Intel decidere: prima di tutto se investire in Italia e poi se privilegiare la proposta del Veneto o del Piemonte. Ma attenzione, il Veneto ha un piano B per far sorgere a Vigasio la propria Silicon Valley». Dopo mesi di silenzio sul caso interviene il presidente del Veneto Luca Zaia. **Valeria Zanetti** pag.9

IL CASO Dopo gli accordi del colosso dei microchip in Germania e Polonia, il presidente della Regione conferma la trattativa e rilancia: non si butta il progetto a Verona

«Intel o no, qui nascerà una Silicon Valley»

Zaia: «Su Vigasio abbiamo lavorato e trattato prima di tutti, ora tocca al gruppo Usa decidere. Se non venisse, abbiamo già un piano B»

Valeria Zanetti
economia@larena.it

●● «Adesso spetta solo ad Intel decidere. Prima di tutto se investire in Italia e, in secondo luogo, se privilegiare la proposta del Veneto o del Piemonte. Ma attenzione, il Veneto ha un piano B per far sorgere a Vigasio la propria Silicon Valley». Dopo mesi di silenzio e attesa, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, ha risposto ieri nel corso del punto stampa convocato a Palazzo Balbi, sullo stato di avanzamento del dossier che riguarda l'insediamento della multinazionale statunitense dei semiconduttori nel Veronese.

La situazione è in evoluzione. Da metà giugno, il colosso della microelettronica a stelle e strisce ha siglato due accordi in Europa: in Polonia e a stretto giro Germania

che danno concreta attuazione al Chips Act approvato dall'Ue ad aprile con lo scopo di raddoppiare (dal 10 al 20%) la quota comunitaria nella produzione di semiconduttori a livello mondiale.

Gli altri insediamenti In Polonia costruirà un impianto di assemblaggio e collaudo con un investimento da 4,6 miliardi. In Germania ha trovato l'intesa con il Governo tedesco che assicura 10 miliardi di dollari di sovvenzioni (pari ad un terzo dell'intero investimento). Magdeburgo avrà così un'infrastruttura di

produzione di semiconduttori end-to-end, per un investimento complessivo da 30 miliardi di euro. In Israele infine, dove Intel è già presente, il colosso statunitense realizzerà un nuovo impianto industriale da 25 miliardi.

L'incognita sta nel capire se l'ipotesi Italia sia ancora aperta. Una manciata di giorni fa il ministro delle Imprese e Made in Italy, Adolfo Urso, ha precisato a L'Arena che il Governo ha fatto tutto quanto richiesto per agevolare la multinazionale e messo sul piatto 3 miliardi di euro per l'impianto tricolore. A inizio mese, in visita negli Usa, il ministro ha sicuramente perorato la causa dell'insediamento italiano di Intel. Precisa comunque anche che «siamo fiduciosi che diverse imprese decideranno di investire nel nostro Paese. La task force creata al mio ministero ha già incontrato oltre 80 aziende di Taiwan, Corea, Giappone e Usa», per garantire le migliori opportunità.

Su questo contesto si sviluppa il ragionamento del presidente Zaia. «Il Veneto si è candidato in tempi non so-





spetti per riuscire ad attrarre Intel: la notizia è uscita dopo un anno di interlocuzione. Stiamo parlando di un investimento da 9 miliardi e 5 mila posti di lavoro (anche in Germania l'accordo è stato trovato sulla sovvenzione pubblica pari ad un terzo dell'investimento complessivo, ndr)», afferma.

«Quando sta accadendo in

Polonia e Germania non è indifferente rispetto alle dinamiche che potrebbero portare ad una decisione sull'Italia. Confermo che nella fase di selezione e short list il Veneto c'è a pieno titolo. Logico - dice - che in questa fase ogni regione possa sperare, ambire e sognare».

Il riferimento è al Piemonte e al suo presidente, Alberto Cirio, che l'altro ieri ha incontrato Urso per portare Intel nella propria regione. «Il dato concreto è che dobbiamo attendere la decisione di Intel non su dove investire in Italia, ma se fare o meno questo investimento nel nostro Paese. Siamo in questa fase. Al Governo non si può rimproverare nulla; si è attivato da subito. Era presente anche al forum di Davos per incontrare i vertici della multi-

nazionale», ricorda il governatore. «In questi mesi abbiamo fatto i compiti per casa ed oltre, ad esempio ai carotaggi dei terreni, immaginato un'area che va aldilà alle richieste di Intel, una sorta di Silicon Valley che potrebbe sorgere a corollario dell'investimento», aggiunge.

Per la prima volta Zaia però fa un passo avanti. «Non nego - afferma - che come fanno sempre i veneti abbiamo anche un piano B. Intanto attendiamo le decisioni in arrivo dagli Usa e poi scopriremo le nostre carte. Intel per noi

sarebbe il massimo, ma avendo lavorato tanto a lungo su quell'area, possiamo considerarla da contest internazionale».

Insomma su Vigasio si confermano tutte le ambizioni della Regione. «Se non si fa

nulla con Intel non è che chiudiamo la cartellina e andiamo in ferie», chiarisce il presidente.

L'area può concorrere per ottenere l'insediamento di altre aziende di punta della microelettronica. «Di movimento in questo periodo ce n'è molto», tante aziende internazionali stanno approfittando delle opportunità del Chips Act europeo che l'Italia riceverà entro l'estate, come assicura il ministro Urso.

Intanto da Verona il consigliere regionale Alberto Bozza chiede esplicitamente al Governo di «individuare una sola possibile sede italiana, che auspico possa essere Vigasio. Il dualismo Veneto-Piemonte certamente non rafforza la candidatura del Paese a ospitare il colosso americano», conclude. ●

«Abbiamo fatto tutto: carotaggi e programmazione anche al di là delle richieste degli americani»

«Quest'area la si può considerare da contest internazionale Il settore è molto in fermento»

LE CIFRE

9 mld

INVESTIMENTO

L'operazione del colosso Usa Intel dovrebbe valere circa nove miliardi, il 30% dei quali sarebbero coperti dal governo italiano

5mila

POSTI DI LAVORO

Intel prevede di creare in Italia nel 2025-27 un centro di assemblaggio-confezione di microchip: con 1500 dipendenti e 3500 indiretti





► 23 giugno 2023



Luca Zaia *Presidente della Regione Veneto*



Intel è americana: leader mondiale dei microchip. La Ue con il Chips Act sta incentivando la sua presenza in Europa





Le carte

Le auto ai politici per non perdere la sua poltrona

ROMA Il sistema delle auto date ai politici. A qualcuno una Porsche a qualcun altro una Lexus. A pag. 7

Il sistema delle auto offerte ai politici «Possono sceglierle dal catalogo»

L'ORDINANZA

ROMA «Nessuno ti muove da lì, secondo me stai facendo un lavoro esemplare». Così Gianluca Pini, il 14 febbraio 2021, rassicurava Marcello Minenna che il nuovo governo in vita da appena un giorno, guidato da Mario Draghi, lo avrebbe riconfermato, nonostante fosse stato scelto in quota M5S e nominato dall'ex premier Giuseppe Conte. Della nuova maggioranza faceva parte, sottolinea il gip di Forlì, anche la Lega e, sebbene non fosse più un parlamentare del Carroccio, Pini prometteva a Minenna di accreditarlo con i nuovi ministri e gli garantiva davvero la riconferma al vertice dell'Agenzia, almeno secondo l'accusa. Ma anche Minenna si attivava per assicurarsi il gradimento del nuovo esecutivo, almeno così diceva lui stesso, ignorando di essere intercettato. E con questo obiettivo dava in uso ai nuovi ministri le auto confiscate, gestite dall'Agenzia delle dogane. A qualcuno una Porsche, a qualcun altro una Lexus.

«Minenna - scrive il gip -, bramoso di prestigio e potere, aveva un preciso vantaggio sociale che si concretizzava con ricadute anche patrimoniali molto rilevanti nel

momento in cui riusciva ad ottenere la riconferma nel suo incarico di direttore generale». Per il gip l'accordo tra i due sarebbe stato stretto nel marzo 2020 telefonicamente quando Pini mandava a Minenna un messaggio: «Ciao, ho letto la tua circolare. Sto dando una mano alla Ausl della Romagna per reperire materiale. Possiamo sentirci domattina per un chiarimento?». Da quel momento, scrive il giudice, «il rapporto si implementava in un vero do ut des fino ad arrivare alla promessa e all'ottenimento di Minenna dell'incarico di direttore generale dell'Adm».

LE INTERCETTAZIONI

Sottolinea il gip: «Il 16 aprile 2021 Minenna confida a Pini che stava costruendo un ottimo rapporto con un importante ministro e che a tale scopo gli aveva fornito anche la macchina di servizio». Gli dice al telefono: «Se hai un altro minuto io ho una cosa da dirti... ho un ottimo rapporto con Massimo Garavaglia (all'epoca ministro del Turismo, ndr) io gli sto dando molto una mano a costruire la sua segreteria... gli ho dato la macchina di servizio... gli ho dato una macchina sequestrata». Ma Minenna confessa la





sua strategia anche all'ex ministro dell'Economia (l'ultima volta tra il 2000 e 2001), Vincenzo Visco: «Enzo, io sto cercando di tessere alleanze con tutti i partiti». E Visco replicava: «Ho capito dalla distribuzione delle aut... cioè, ma a queglii dovevi dare una Porsche?»

Perché gli dovevi dare la Porsche a quello?», chiede. E l'allora numero uno dell'Agenzia delle dogane replica: «Enzo, perché ognuno si sceglie dal sistema l'auto che vuole». Da un appunto della polizia giudiziaria del 4 maggio scorso emerge che «tra il 2020 ed il 2022, Minenna - si legge nell'ordinanza - assegnava le auto in violazione di qualunque normativa di riferimento e con il solo fine di accrescere la propria personale sfera di influenza su esponenti politici e/o alti rappresentanti delle istituzioni». E ancora: «Ha consegnato svariate autovetture confiscate dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli disponendone come se fossero suoi beni personali».

Lo staff dell'ex ministro Garavaglia, però, precisa: «È stata una decisione presa per far risparmiare lo Stato. Tutto limpido». Mentre

un collaboratore di Minenna, Alessandro Canali, ha dichiarato alla dda di Bologna: «Sempre al fine di accreditarsi presso la Lega so che venne data, su espressa disposizione di Minenna, anche una Lexus al ministro Garavaglia e, se non ricordo male, venne data anche un'altra auto a Brunetta e ad altri ministri». Anche Brunetta replica: «Quell'auto venne assegnata all'Arma dei Carabinieri».

Minenna è stato arrestato perché ha di nuovo un ruolo pubblico e potrebbe reiterare i reati. Scrive il gip, che in un primo momento aveva respinto la richiesta della procura: «Alla luce della sua nomina ad assessore all'Ambiente, alle Partecipate, alla Programmazione unitaria e ai Progetti strategici della

Regione Calabria, sarebbero emersi «elementi nuovi» sottolinea il giudice. L'incarico «apicale oggi ricoperto dall'indagato consente di superare la precedente valutazione in ordine al venir meno della sua capacità di interferenza e di pressione con riferimento al personale operante nell'istituzione, in quanto i poteri a lui conferiti hanno ripristinato tali capacità pur nell'ambito di un settore amministrativo del tutto diverso». Il magistrato sottolinea che «proprio questo importante ruolo affidatogli all'interno della Giunta regionale della Calabria, nonché di cerniera tra Regione Calabria e Ministeri coinvolti nell'attuazione del Pnrr, oltre che di assessore con delega alle società partecipate dell'ente territoriale, consente di ritenere che egli disponga di molteplici possibilità per inquinare le prove che si devono ancora assumere, esercitando sui singoli funzionari dell'Agenzia delle Dogane da escutere, ma anche su altri dipendenti pubblici, concrete azioni di pressione».

Valentina Errante

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE DUE RICHIESTE

IL GIP: TRA MINENNA E PINI UN RAPPORTO DI "DO UT DES" FINO ALL'OTTENIMENTO DELL'INCARICO ALLE DOGANE

A GARAVAGLIA, EX TITOLARE DEL TURISMO, UN MEZZO CONFISCATO LA REPLICA: «RISPARMIO PER LO STATO, TUTTO REGOLARE»





DOLCEVITA
VIAGGI ■ CIBO ■ MODA ■ SPORT

AUTOMOTORI
VALERIO BERRUTI



Crossover, le dimensioni contano

4,20 METRI: È LA MISURA A CUI STANNO
PUNTANDO LE CASE AUTOMOBILISTICHE
PER I PROSSIMI MODELLI. IBRIDI ED ELETTRICI

I **L SUCCESSO** di un crossover? Oggi sembra racchiuso in una cifra: 4,20. È la lunghezza (centimetro più, centimetro meno) dei modelli su cui tutte le principali case automobilistiche stanno puntando per scalare le classifiche di vendite. E con risultati notevoli.

Gli ultimi arrivati? Due vere e proprie creature di stile e tecnologia. Cominciamo dalla Lexus LBX (acronimo di Lexus Breakthrough Crossover), primo modello compatto della casa giapponese, lungo appunto 4 metri e 20 (30 centimetri in meno della UX). Stessa piattaforma di un altro crossover best seller del gruppo (Toyota Yaris Cross). Maurizio Perinetti, direttore della filiale italiana, dichiara subito le intenzioni: «Una sorta di piccolo gioiello che rompe la tradizionale gerarchia del lusso e vuole diventare un punto di riferimento nel proprio segmento».

Nuovo design, soprattutto nel frontale con interni sobri, essenziali e minimalisti. Per ora, la Lexus LBX (che sarà in vendita da inizio 2024) sarà soltanto ibrida con un sistema di ultima generazione, motore a tre cilindri 1.500 da 136 Cv, abbinato a un cambio automatico di nuova concezione.

Tutta elettrica invece, la Volvo EX30 (listino da 36 mila



A sinistra un modello e in alto gli interni della **Lexus LBX**, in vendita da inizio 2024. Qui sopra la **Volvo EX30**, tutta elettrica

euro), il crossover più piccolo di sempre della casa svedese (4,23 la lunghezza). Sostenibile, tecnologicamente avanzato e dallo stile elegante e pulito, tipico degli ultimi modelli del marchio. Tre le varianti disponibili con due tipi diversi di batterie: motore singolo con batteria Lfp ad autonomia standard e Single Motor Extended Range ad autonomia estesa che con un pieno di energia garantisce ben 480 km (entrambe da 270 Cv); infine, la Twin Motor Performance con un secondo motore elettrico supplementare che raggiunge 470 Cv di potenza. In questo caso il listino può arrivare anche a 50 mila euro. Il prezzo del lusso anche in formato ridotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Volkswagen ID. Buzz, in arrivo la versione a passo lungo



Il van 100% elettrico della Casa tedesca sul mercato anche nella nuova configurazione a sette posti. Consegne previste nel 2024

- volkswagen
- [Volkswagen](#) %20id%20buzz"> [Volkswagen](#) id buzz

[Volkswagen](#) è pronta a presentare la nuova versione dell'**ID. Buzz**, quella a **passo lungo con posto per 7 persone**. La presentazione avverrà al [Volkswagen](#) Bus Festival di Hannover, in programma dal 23 al 25 giugno 2023.



Nuovo motore: le prestazioni

L'**ID. Buzz** a passo lungo affiancherà l'**ID. Buzz Pro** a cinque posti e l'**ID. Buzz Cargo**, e le prime consegne sono previste per il **2024**. Lungo quasi cinque metri e con un massimo di sette posti a, **ID. Buzz** passo lungo ha spazio per una terza fila di sedili, per un vano bagagli ancora più capiente, per una **nuova batteria più grande da 85 kWh** e una nuova pompa di calore che, in inverno, aumenta l'efficienza. Inoltre, **ID. Buzz** verrà lanciato con un **nuovo motore elettrico da 210 kW (286 cv)** che raggiunge i 100 km/h in soli 7,9 secondi. Ci sarà anche una **versione a trazione integrale, la GTX**, con una potenza di **250 kW (339 cv)** e accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,4 secondi. La capacità



energetica netta della batteria standard è di 77 kWh, la batteria viene caricata dal 10 all'80% in 25 minuti nelle stazioni di ricarica ad alta velocità.

Dotazioni, spazio, capacità di carico

Altre novità includono un **Head-up display**, un **sistema di infotainment di nuova generazione** e il nuovo sistema Park Assist Pro con funzione Memory e il sistema di parcheggio da remoto gestito tramite smartphone. Presente un tetto apribile panoramico hi-tech di nuova concezione.

Il nuovo ID. Buzz **misura 4,9 mt**, le porte scorrevoli sono più larghe di 1,9 mt, con le parti tra i montanti C e le ruote posteriori che aumentano di 58 mm.

L'ID. Buzz passo lungo **può facilmente trasportare fino a 2.469 litri di spazio di carico**, e a seconda della configurazione può essere utilizzato come cinque posti (2/3), sei posti (2/2/2 con sedili e braccioli singoli nella seconda fila) e come sette posti (2/3/2).

Il bagagliaio ha una capienza di 2.469 litri, ma anche se a bordo ci sono sette persone, la terza fila di sedili può ancora ospitare un volume di 306 litri dietro di essa.

[Volkswagen](#) Caddy California, guida completa all'acquisto





Volkswagen , ID. Buzz a passo lungo debutta al Bus Festival

Mancano pochi giorni alla prima europea del Volkswagen ID. Buzz a passo lungo, ciliegina sulla torta della grande festa di Hannover

Svelato ufficialmente il 2 giugno scorso, il Volkswagen ID. Buzz a passo lungo (LWB) si prepara a debuttare davanti al pubblico europeo in occasione del Bus Festival, il grande raduno dedicato ai pullmini tedeschi che quest'anno si svolgerà **dal 23 al 25 giugno** sempre ad Hannover, città che ospita la più importante fabbrica che produce i commerciali leggeri del marchio tedesco.

L'evento ha già la sua bella attrattiva nella partecipazione di **oltre 6.000 veicoli** e relativi equipaggi a cui la stessa Volkswagen aggiungerà una rassegna di oltre 70 esemplari da collezione conservati e restaurati dalla sua divisione heritage. Ma l'esordio europeo del nuovo bulli elettrico a passo lungo, che sarà presentato dall'attore **Ewan McGregor**, costituirà comunque uno dei momenti clou dell'evento.

Batteria extra large e non soltanto

Tra le caratteristiche più interessanti di questa variante, pensata per accompagnare il lancio di ID. Buzz sui mercati di **USA e Canada**, ma disponibile anche in Europa, ci sono una nuova batteria più grande, con capacità di ben 85 kWh effettivi, e un motore da 210 kW, 286 CV, che innalzano prestazioni (0-100 km/h in 7,9 secondi) e autonomia compensando anche le dimensioni accresciute.

Volkswagen ID. Buzz LWB (2023) - Modularità interna" width="16" height="9" loading="lazy" id="27ae9bd1">

Volkswagen ID. Buzz LWB (2023) - Modularità interna

Il nuovo Volkswagen ID. Buzz LWB è infatti lungo 4,96 metri, ben 25 cm più della versione standard, e un passo aumentato di altrettanto che ora tocca i 3,24 metri. Più spazio ma anche più accessibilità, visto che le porte laterali sono stata allargate di ben 19,2 cm, i posti possono arrivare a sei o sette, con poltrone individuali, mentre il **volume utile interno sfiora i 2.500 litri**.

Inoltre, il **tetto panoramico**, che richiama alla memoria le mitiche versioni Samba con vetrini ovali inseriti nel tetto, è il più grande mai montato su un veicolo Volkswagen. Le altre novità

Oltre al modello a passo lungo Volkswagen annuncerà la versione sportiva GTX a trazione integrale, con **due motori** e potenza massima di 250 kW, 340 CV, e 0-100 km/h in 6,4 secondi.





Ecco come saranno gli interni delle prossime Volkswagen



Tecnologia a bordo

A pochi giorni dalle dichiarazioni di Thomas Schäfer, CEO di Volkswagen, riguardanti “i passi falsi” fatti a livello di interni nelle auto del marchio, sono apparsi in rete le prime immagini del nuovo Tiguan 2024, suggerendo anche come potrebbero essere gli abitacoli delle future Volkswagen.

Da quando ha assunto il ruolo di CEO nel luglio 2022, Schäfer ha riconosciuto alcuni dei dettagli frustranti che sono stati approvati dalla precedente direzione cercando così di dare una importante svolta. Via quindi i comandi tattili posizionati sul volante e i cursori del climatizzatore (con touch capacitivo) che hanno diviso possessori e appassionati.

Per correggere questi problemi, Schäfer e il suo team hanno esaminato meticolosamente le funzioni con cui i clienti generalmente interagiscono durante l'utilizzo di un veicolo, al fine di fornire un'esperienza più intuitiva e user-friendly. A questo proposito, gli interni del Tiguan 2024 possono dare una piccola anticipazione del lavoro già svolto dal team.





A giudicare dalle immagini condivise dal marchio stesso, Tiguan ha subito un restyling importante degli interni stessi, con un abitacolo di nuova concezione e un sistema di infotainment aggiornato. Un display centrale, con diagonale da 15", domina la plancia e riporta tutte le informazioni necessarie per il conducente e gli occupanti. La console centrale ospita ora il Driving Experience Control, ovvero un controllo rotativo dotato di un piccolo schermo proprio che consente di regolare la modalità di guida, il volume della radio e i colori dell'illuminazione ambientale. Spariti quindi tutti i pulsanti con touch capacitivi, sostituiti dall'ampio display e da più semplici pulsanti fisici, soprattutto sul volante.

I nuovi interni riusciranno a riconquistare i clienti insoddisfatti dalla precedente gestione? Difficile a dirsi. Anche noi, nelle nostre prove, abbiamo riportato le difficoltà registrate nel gestire le funzioni più banali come, ad esempio, controllare il climatizzatore. Tiguan 2024 arriverà sul mercato entro la fine dell'anno, l'attesa è breve.





Audi, sinergie a Cortina: l'importanza di fare sistema



Nella nuova puntata di *Next Stop: The Future*, ambientata nella Perla delle Dolomiti, Fabrizio Longo, direttore **Audi** Italia, dialoga con Stefano Longo, Presidente Fondazione Cortina: «Oggi è necessaria la capacità di trascinare tutto ciò che gira attorno. Le cose si possono fare, ma con un approccio e una sensibilità diversi»

di Nicola Bambini
22 giugno 2023

Cason de Rozes, ai piedi delle **Tofane**. Il sole illumina l'iconico massiccio, uno dei simboli più suggestivi di **Cortina** e dell'alpinismo. «**William Blake** diceva che quando uomini e montagne si incontrano, **grandi cose accadono**», esordisce **Fabrizio Longo**, Direttore **Audi** Italia, salutando **Stefano Longo**, Presidente Fondazione Cortina. «Io credo che vicendevolmente, nel nostro ambito, ce la stiamo mettendo tutta per dare **un segnale importante**».

Guarda il video sulla piattaforma dedicata

«Fragilità e rispetto sono le due stelle che ci siamo imposti di **seguire**, due concetti incarnati pienamente da **questo territorio**», aggiunge durante la **camminata alpina**, che rientra nel progetto *Next Stop: The Future*, format originale firmato dai **Quattro Anelli** in cui Fabrizio Longo, appunto, dialoga con figure chiave su temi sensibili come **progresso, ambiente e innovazione**. «Cortina sta cominciando a fare bene **sistema**», replica Stefano Longo.

Guarda il video sulla piattaforma dedicata

«Oggi abbiamo una condizione ottimale per mettere insieme un team che **porti avanti gli obiettivi in modo coerente**». Fare squadra, quindi, la base su cui si fonda la solida partnership tra il comune ampezzano, **location d'avanguardia**, e l'azienda tedesca, che lo scorso febbraio ha scelto di presentare nella **perla delle Dolomiti** in anteprima mondiale **Audi activesphere concept**, rappresentazione della mobilità del futuro secondo i Quattro Anelli.

Guarda il video sulla piattaforma dedicata

Contestualmente, **Audi** ha **siglato un accordo** proprio con Fondazione Cortina, creando sinergie e portando avanti **iniziative dedicate** ai valori fondanti della località.



«Quello là è il **Cortina Sky Line**, un impianto nuovo fortemente voluto per i Mondiali di sci, che **si integra bene** con la montagna e con il bosco», sottolinea **Stefano Longo** durante la passeggiata. «È un modo di far convivere correttamente il mondo dei trasporti con **il mondo del turismo**».

Guarda il video sulla piattaforma dedicata

«Le cose si possono fare, ma devono essere fatte con **un approccio e una sensibilità completamente diversi**», replica il numero uno di **Audi Italia**. «Il rischio oggi è che qualcuno prenda una velocità **molto forte**, in direzioni molto giuste, ma senza avere la capacità di **trascinamento** di tutto quello che gira attorno. Diventa fondamentale la capacità positiva virale. Essere, in un certo senso, **sanamente contagiosi**». L'importanza di lavorare insieme.





La nostra guida all'acquisto



Abbiamo analizzato le principali caratteristiche della station wagon tedesca: com'è fatta, come va, tenuta del valore, pregi e difetti del modello che è tra i best seller della Casa dei quattro anelli di Lorenzo Corsani |

L' Audi A4 della generazione B9 è stata presentata nel 2015 ed è stata sottoposta a un corposo restyling nel 2019, seguito poi da ulteriori aggiornamenti delle dotazioni in ogni Model Year. Storicamente preferita dai clienti italiani in versione Avant, la attuale A4 è alla terza generazione e viene offerta con motori benzina e diesel con tecnologia mild hybrid: sul fronte benzina troviamo il quattro cilindri 2.0 turbo nelle versioni da 150, 204 e 265 CV, mentre per i diesel la scelta è tra il 2.0 TDI da 136, 163 e 204 CV e il V6 TDI da 286 CV. Presente come da tradizione anche la trazione integrale quattro, mentre non è più possibile ottenere il cambio manuale. Oltre alla A4 Avant esistono poi le derivate Allroad, dalla spiccata personalità ispirata all'off-road e le sportive S4 e RS4.

A4 Avant 35 TFSI S tronic 150 CV Business: 45.500 euro

A4 Avant 40 TFSI S tronic 204 CV Business: 50.250 euro

A4 Avant 40 TFSI quattro S tronic 204 CV Business: 52.850 euro

A4 Avant 45 TFSI quattro S tronic 265 CV Business: 58.050 euro

A4 Avant 30 TDI S tronic 136 CV Business: 47.150 euro

A4 Avant 35 TDI S tronic 163 CV Business: 48.600 euro

A4 Avant 40 TDI S tronic 204 CV Business: 50.900 euro

A4 Avant 40 TDI quattro S tronic 204 CV Business: 53.500 euro

A4 Avant 45 TDI quattro S tronic 286 CV Business: 59.750 euro

Com'è fatta, abitabilità e visibilità. La qualità è uno dei mantra del marchio **Audi** e la A4 mantiene le promesse con finiture di pregio, materiali di qualità e una particolare attenzione ai particolari. Il posto guida è di intonazione sportiva, ma abitacolo e bagagliaio sono ottimizzati per quattro persone, con qualche piccolo sacrificio nella zona posteriore. Al buon confort contribuiscono anche il climatizzatore automatico e la dotazione di accessori, incluso l'apprezzato infotainment MMI Touch già visto su altri modelli del marchio. L'impostazione della console centrale risente dell'età del progetto, ma i comandi fisici ancora presenti sono apprezzati dai clienti.

Come va. Con il classico 2.0 TDI nella più potente variante da 204 CV la A4 sfoggia prestazioni brillanti e una risposta sempre corposa: l'unione tra i 400 Nm di coppia e il



cambio automatico doppia frizione offre il meglio proprio in ripresa, ma è più efficace se si lascia lavorare l'elettronica rispetto alla guida in modalità manuale con i paddle. Lo sterzo è pronto e progressivo, anche se un po' leggero, e l'impianto frenante è capace di combinare l'elevata potenza con una buona modulabilità. Secondo il nostro Centro prove gli spazi d'arresto sono un po' lunghi quando l'aderenza non è uniforme, ma in generale la guida è piacevole e intuitiva con reazioni molto composte e una taratura corretta dei controlli elettronici.

Bagagliaio. La Avant è scelta dalla maggioranza dei clienti italiani rispetto alla berlina per la sua maggiore capacità di carico, tuttavia a fronte di 505 litri dichiarati il nostro Centro prove ha misurato 392 litri, dato inferiore a gran parte delle concorrenti. La forma regolare del vano aiuta comunque a sfruttare ogni centimetro disponibile.

Infotainment. Tutti gli allestimenti della A4 Avant offrono di serie l'**Audi** Smartphone Interface e l'infotainment MMI Touch con display da 10,1" con navigazione satellitare MMI Plus (con mappe aggiornate a vita) e servizi **Audi** Connect, abbinato all'**Audi** Virtual Cockpit da 12,3". Questo pacchetto è basato sulla più recente piattaforma Mib3, che ha permesso di introdurre un hardware più potente e capace di gestire funzionalità aggiuntive come gli acquisti online in post-vendita e i comandi vocali avanzati.

Adas. Pur non trattandosi di un modello molto recente, la A4 offre tutti i dispositivi più conosciuti della guida autonoma di livello 2. Fin dal modello base sono presenti pacchetti **Audi** Pre Sense City per la frenata d'emergenza, il pacchetto Tour con Adaptive cruise control, Traffic jam assist, Active lane assist, Collision avoid assist, turn assist e il riconoscimento dei segnali stradali; inoltre è possibile completare la dotazione anche con il Lane departure warning, l'**Audi** side assist con **Audi** pre sense rear e il sistema di parcheggio automatico.

Prestazioni e consumi. Il nostro Centro prove ha testato la A4 Avant 40 TDI quattro S Tronic dotata del 2.0 diesel mild hybrid da 204 CV e 400 Nm. La vettura si è dimostrata più lenta in accelerazione rispetto al dato dichiarato (8 secondi contro i 7,1 della scheda tecnica), ma ha allo stesso tempo mostrato ottime doti in frenata, con 37 metri per fermarsi da 100 km/h. Alla voce consumi la media registrata durante i test è stata di 14,1 km/l con un picco di 16,4 km/l in statale, contro una media omologata di 19 km/h.

Pregi

Comportamento. La versione 40 TDI quattro S tronic è sempre sicura ed efficace in ogni condizione di guida.

Mondo digitale. L'accoppiata tra Virtual Cockpit e MMI Touch offre un'esperienza piacevole, intuitiva e completa.

Difetti

Bagagliaio. Ha guadagnato rispetto al passato ma resta poco capace rispetto ad altre concorrenti della categoria.

Vibrazioni. In fase di avviamento il diesel si fa sentire.

Principali dotazioni di serie. La gamma della A4 è stata semplificata e ora è composta da tre allestimenti denominati Business, Business Advanced e S line edition. La versione d'ingresso offre di serie i cerchi da 17", i gruppi ottici led con abbaglianti automatici, gli specchietti regolabili, riscaldabili e ripiegabili elettricamente, i mancorrenti neri sul tetto, gli interni di tessuto Index, il climatizzatore monozona, l'**Audi** Smartphone Interface, l'infotainment MMI Touch con display da 10,1" e navigazione MMI Plus con mappe 3D e servizi **Audi** Connect, l'**Audi** Virtual cockpit da 12,3", i sensori di parcheggio, i pacchetti di adas **Audi** Pre Sense City e Tour, il riconoscimento dei segnali stradali, l'**Audi** Drive select con cinque modalità di guida e il volante sportivo di pelle a tre razze. La Business Advanced aggiunge il Single frame, le prese d'aria anteriori e il diffusore



posteriore con finitura nero titanio lucido con listelli alluminio opaco, il portellone elettrico, i mancorrenti sul tetto di alluminio anodizzato e il climatizzatore trizona. La S line edition infine offre la griglia anteriore a nido d'ape, le finiture nero opaco con inserti in alluminio opaco per le prese d'aria anteriori, lo spoiler anteriore, i listelli sottoporta di alluminio con logo S illuminato, il diffusore specifico con inserto a nido d'ape, l'assetto sportivo ribassato di 23 mm, i cerchi di lega da 18", i sedili sportivi rivestiti in tessuto System e il Lane departure warning.

Optional. **Audi** offre una gamma molto ampia di accessori, sia compresi in pacchetti sia disponibili singolarmente. Tra questi citiamo, per esempio, le tinte metallizzate, i cerchi da 19", i gruppi ottici matrix Led, il tetto apribile, i sedili anteriori climatizzati con regolazioni elettriche e memorie, l'head-up display, gli interni di pelle o pelle e microfibra, l'impianto audio Bang & Olufsen, le sospensioni a controllo elettronico ed il differenziale posteriore sportivo per le varianti quattro. A tutto questo si aggiunge inoltre il catalogo **Audi Exclusive**, che consente di selezionare tinte esterne e finiture extra serie per creare veri e propri esemplari unici.

Tenuta del valore. Secondo la divisione Analisi di mercato di Quattorruote Professional, in termini di svalutazione, per l'**Audi A4 Avant** c'è un testa a testa fra il 2.0 litri a benzina da 204 CV (40 TFSI) e il 3.000 diesel da 286 CV (50 TDI), entrambi in abbinamento alla trazione integrale: dopo quattro anni, risultano al 46,4% circa del prezzo di acquisto. Seguono le 3.0 TDI. Fra gli allestimenti, il Business Advanced precede la S line edition.

Promozioni. Oltre alla formula di acquisto tradizionale, la Casa tedesca offre la formula di finanziamento **Audi Value** che permette di personalizzare l'anticipo, la rata, la durata, il chilometraggio e gli eventuali servizi aggiuntivi con piano di manutenzione **Audi Premium Care** per 24 mesi/30.000 km inclusi. Al termine del periodo è possibile restituire, acquistare o rifinanziare la vettura. In alternativa, è prevista anche la soluzione **Audi Value Noleggio**, che include anche i costi assicurativi.





Audi - Svelato il primo pilota per il Progetto F.1



Un altro **passo avanti** dell' Audi in vista del debutto nel Mondiale di Formula 1 2026: la Casa dei quattro anelli **ha ingaggiato Neel Jani**, pilota svizzero di grande esperienza, chiamato a lavorare al simulatore presso il Competence Center Audi di Neuburg, contribuendo così allo sviluppo del nuovo powertrain ibrido.

Lunga esperienza. Neel Jani, classe 1983, ha davvero una vasta esperienza nel motorsport: il punto più alto della carriera lo ha raggiunto nel 2016, quando si è laureato campione del mondo endurance con la Porsche, vincendo anche la 24h di Le Mans di quell'anno. È sempre stato vicino al mondo Red Bull, prendendo parte a diverse sessioni di test e show run, oltre ad aver corso in Formula E. Grazie proprio all'esperienza maturata in molteplici categorie, lo svizzero è stato scelto per aiutare gli uomini di Neuburg a sviluppare la nuova power unit Audi F.1. In particolare, proprio con Red Bull Racing, Jani ha accumulato parecchia esperienza al simulatore e il poter contare sull'esperienza in pista con vetture ibrida gli ha dato una visione particolarmente profonda nella gestione dell'energia in gara. "Sono lieto di far parte del progetto Audi Formula 1", ha commentato lo svizzero. "Per me è un onore, ma al tempo stesso una grande responsabilità. Sono certo che con la mia esperienza in Formula 1 e nei prototipi riuscirò a creare solidi collegamenti tra il mondo virtuale e quello reale".

Senza fretta, ma senza sosta. Entro la fine di quest'anno, l' Audi debutterà al banco prova con la prima vera power unit. Si tratta di unità turbo da 1,6 litri alimentato da un innovativo carburante sintetico sostenibile. A questo sarà affiancato il motore elettrico (MGU-K) che sarà potente quasi quanto quello termico. "Al momento, ci stiamo concentrando principalmente sulle questioni progettuali fondamentali per garantire la competitività del progetto. Tuttavia, nel valutare le soluzioni tecniche non ci affidiamo solo allo sviluppo digitale. Know-how, esperienza e applicazione pratica sono elementi indispensabili per trarre le giuste conclusioni della simulazione. Così facendo possiamo valutare diverse strategie operative sin dalle fasi iniziali e aprire la strada a una gestione estremamente efficiente dell'energia del propulsore", ha spiegato Adam Baker, ceo di



Audi Formula Racing GmbH.

Quattorruote incoraggia i lettori al dibattito ed al libero scambio di opinioni sugli argomenti oggetto di discussione nei nostri articoli. I commenti non devono necessariamente rispettare la visione editoriale di Quattorruote ma la redazione si riserva il diritto di non pubblicare interventi che per stile, linguaggio e toni possano essere considerati non idonei allo spirito della discussione, contrari al buon gusto ed in grado di offendere la sensibilità degli altri utenti. Non verranno peraltro pubblicati contributi in qualsiasi modo diffamatori, razzisti, ingiuriosi, osceni, lesivi della privacy di terzi e delle norme del diritto d'autore, messaggi commerciali o promozionali, propaganda politica.

Il servizio di commento è erogato tramite la piattaforma di Disqus.

L'utilizzo del servizio da parte dell'utente comporta l' accettazione delle condizioni del servizio di cui ai link

Disqus tratterà i suoi dati al solo fine di rendere possibile l'utilizzo del servizio di pubblicazione dei commenti, in conformità alla normativa in materia di privacy, secondo la privacy policy.





Marc Riera vicepresidente esecutivo per acquisti di Seat - I protagonisti

Se hai scelto di non accettare i cookie di profilazione e tracciamento, puoi aderire all'abbonamento "Consentless" a un costo molto accessibile, oppure scegliere un altro abbonamento per accedere ad ANSA.it.

Ti invitiamo a leggere le Condizioni Generali di Servizio, la Cookie Policy e l'Informativa Privacy.

Se hai cambiato idea e non ti vuoi abbonare, puoi sempre esprimere il tuo consenso ai cookie di profilazione e tracciamento per leggere tutti i titoli di ANSA.it e 10 contenuti ogni 30 giorni (servizio base):

Seat © Web" id="3744693">

Nuovo incarico per Marc Riera che è stato nominato nuovo vicepresidente esecutivo per gli acquisti di Seat S.a. e assumerà il nuovo incarico a partire dal 1° luglio.

Nel nuovo ruolo, Riera supervisionerà e gestirà le strategie di acquisto dell'azienda, l'ecosistema di fornitura e il miglioramento continuo del processo di approvvigionamento.

Riporterà direttamente al presidente di Seat S.a., Wayne Griffiths, e sostituirà Alfonso Sancha, che assumerà nuove responsabilità all'interno di Volkswagen Group China.

"La vasta esperienza di Marc Riera in ambito acquisti - ha dichiarato il presidente di Seat S.a. Wayne Griffiths - e una profonda conoscenza dell'azienda lo rendono la persona ideale per assumere questo ruolo chiave. Con la conoscenza e la visione strategica di Marc, continueremo a guidare l'innovazione e l'eccellenza operativa in tutte le aree degli acquisti. Il suo background in ambito di elettrificazione ci aiuterà a guidare il cambiamento verso la mobilità elettrica".

Laureato in Ingegneria delle telecomunicazioni presso l'Università Tecnica della Catalogna, Marc Riera ha ricoperto importanti posizioni internazionali all'interno del Gruppo Volkswagen, tra cui quella di commodity manager metal e quella di commodity manager powertrain presso Volkswagen Messico. In Seat S.a. ha ricoperto diversi ruoli nell'ambito degli acquisti e della logistica e, più recentemente, è stato alla guida dei nuovi progetti e della strategia di acquisto dell'azienda.

Inoltre, Riera è il presidente del gruppo Future: Fast Forward, attraverso il quale Seat S.a., il Gruppo Volkswagen, PowerCo e i partner, stanno investendo 10 miliardi di euro per trasformare la Spagna in un hub europeo per la mobilità elettrica. .

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA





Cupra Ateca, non solo 300 cv: arrivano due nuovi motori



Potenze inferiori ma anche un prezzo più basso per il SUV di segmento C, il primo con il marchio Cupra. Da luglio parte la produzione delle Ateca 1.5 e 2.0 TSI

- Cupra %20Ateca"> Cupra Ateca
- SUV

Non avranno le prestazioni della Cupra Ateca "originale", il primo progetto a fregiarsi del marchio spagnolo da quando ha iniziato a camminare in autonomia da Seat (qui trovi i modelli sul mercato dell'usato), ma sono comunque motorizzazioni interessanti, le due in arrivo sul SUV compatto.

Seguendo la strategia commerciale proposta su Cupra Leon, anche Cupra Ateca **amplia l'offerta di motorizzazioni**, affiancando al 2 litri 300 cavalli con trazione 4Drive un millecinque TSI e un 2 litri di minor potenza.

Cupra Ateca e Formentor Tribe Edition

Cupra lancia le versioni Tribe Edition per Ateca e Formentor. La prima è venduta al prezzo di 58.800 Euro, mentre la seconda è disponibile in tre versioni ai prezzi rispettivamente di 49.850 Euro, 53.100 Euro e 54.000 Euro.

Guarda la gallery Trazione anteriore o 4Drive

Gli ordini si apriranno dal mese di luglio su Ateca 1.5 Tsi 150 cavalli trazione anteriore e Ateca 2.0 Tsi 190 cavalli 4Drive. Entrambe le proposte adottano il cambio doppia frizione 7 marce e si posizioneranno su **prezzi ben inferiori ai 53.400 euro, attacco della Ateca 300 cavalli.**





La personalizzazione stilistica, come da abitudine **Cupra**, vedrà dettagli sulla carrozzeria color rame, ripresi anche all'interno, sulle cuciture dei sedili. Entrambe le nuove motorizzazioni abbinata ad Ateca offrono sedute sportive con poggiatesta integrato.





Cupra Born: versioni speciali per l'Italia, Impulse e Impulse+



L'elettrica di Cupra arriverà in Italia in due versioni speciali limitate, la Impulse e la Impulse +

22 giugno 2023

In Italia la Cupra Born arriverà in due versioni esclusive per il nostro paese: si tratta della Cupra Born Impulse e della Cupra Born Impulse +, due auto che sbarcheranno da noi a 41.700 euro e 42.700 euro, entrambe basate sulla versione Born e-Boost.

L'auto avrà di serie i cerchi Aero Machined Typhoon Copper, il Pilot Pack M e la vernice metallizzata; in più, la Impulse + invece avrà il Pilot Pack L (con aggiunte interessanti) e la pompa di calore.

Queste due auto avranno un motore elettrico da **231 CV** e una coppia massima di 310 Nm, 6,6 secondi per raggiungere da 0 a 100 km/h e un'autonomia di **422 km** (WLTP).





Cupra Born si veste di Impulse e Impulse+ - Prove e Novità



Se hai scelto di non accettare i cookie di profilazione e tracciamento, puoi aderire all'abbonamento "Consentless" a un costo molto accessibile, oppure scegliere un altro abbonamento per accedere ad ANSA.it.

Ti invitiamo a leggere le Condizioni Generali di Servizio, la Cookie Policy e l'Informativa Privacy.

Se hai cambiato idea e non ti vuoi abbonare, puoi sempre esprimere il tuo consenso ai cookie di profilazione e tracciamento per leggere tutti i titoli di ANSA.it e 10 contenuti ogni 30 giorni (servizio base):

Due nuove versioni e speciali per **Cupra Born**, il primo modello 100% elettrico del brand catalano, che arriva sul mercato italiano in versioni Impulse e Impulse +. Nate sulla base di Born e-Boost, le due novità mantengono un design contemporaneo e rafforzano il legame tra tecnologia e performance. Come Born e-Boost, le due versioni sono disponibili con motore da 231 CV abbinato alla batteria da 58 kWh che garantisce fino a 422 km di autonomia. L'architettura della piattaforma Meb, ripartendo equamente il peso fra asse anteriore e posteriore, offre invece al conducente un assetto sportivo.

Questa combinazione si traduce in un controllo delle traiettorie e in un'erogazione fulminea grazie ai 310 Nm di coppia massima che spingono Born Impulse da 0 a 100 km/h in 6,6 secondi. Le dotazioni aggiuntive di Born Impulse rispetto a Born e-Boost comprendono cerchi Aero Machined Typhoon Copper, Pilot Pack M (Navi system, Acc predittivo, videocamera posteriore, dispositivo di assistenza abbaglianti e riconoscimento dei segnali stradali) e vernice metallizzata.

Quelle di **Cupra Born Impulse +** prevedono invece cerchi Aero Machined Typhoon Copper, Pilot Pack L (Navi system, Acc predittivo, top view camera, dispositivo di assistenza abbaglianti, riconoscimento dei segnali stradali, Side Assist, Travel Assist, Intelligent Park Assist e Trained Park Assist), pompa di calore e vernice metallizzata. Entrambe le versioni rispettano la soglia di prezzo per l'accesso agli incentivi statali.

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

