

QUATTRO RUOTE



OPEL MOKKA X

ACQUISTI CON LE MINI RATE
CHE COSA COMPRARE
CON 150 EURO AL MESE

EMERGENZA STRADE
PROVINCE E ANAS LITIGANO
E I PONTI INTANTO CROLLANO

AFFARI D'INVERNO
4x4, SCONTI FINO AL 17%



AUDI S5

QUATTRORUOTE.IT

CITROËN C3



PROVE SU STRADA

- FIAT PANDA A CONFRONTO
CON LE ALTRE CITYCAR
- RENAULT SCÉNIC
- MERCEDES CLASSE E STATION
- VOLKSWAGEN UP!

ARRIVA LA STELVIO
L'ALFA ORA È ANCHE SUV





e-lectrified

Audi Q7 e-tron quattro.



Emissioni zero. Performance quattro.

Nasce la prima ibrida plug-in con trazione integrale quattro che unisce il motore elettrico a quello TDI per ridurre i consumi. Audi Q7 e-tron è in grado di percorrere 100 km con 1,8 litri di diesel e 56 km in modalità completamente elettrica, in totale assenza di emissioni e senza rinunciare alle prestazioni sportive: i suoi 373 CV le permettono infatti di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 6,2 secondi. Grazie all'Intelligenza Artificiale applicata alle tecnologie di guida assistita, con Audi Q7 e-tron la mobilità del futuro è già realtà.

Q7 e-tron quattro. Valori massimi: consumo di carburante (l/100 km): ciclo combinato 1,8; emissioni CO₂ (g/km): ciclo combinato 48. In modalità completamente elettrica, la vettura può garantire fino a 56 chilometri di autonomia, e i livelli di emissioni locali sono pari a zero.

Audi All'avanguardia della tecnica



Audi raccomanda  **EDGE Professional**

Audi Financial Services finanzia la vostra Audi.



**Changes the world.
Not everyday life.**



TRUMP, L'AUTO E I TIMORI DI DETROIT

Il neo presidente americano, Donald Trump, ha ipotizzato l'introduzione di una tassa d'importazione del 35% sui veicoli provenienti dal Messico: una misura poco gradita alle molte case automobilistiche che hanno aperto impianti produttivi nel Paese nordamericano

D

wight Eisenhower lanciò il piano di sviluppo delle autostrade federali, proseguendo il programma delle infrastrutture avviato nell'anteguerra dal New Deal di Roosevelt. Lyndon Johnson promosse le prime norma-

tive di sicurezza. Richard Nixon, all'inizio degli anni 70, introdusse le norme federali sulle emissioni e varò l'Nhtsa. Alle sue dimissioni, dopo lo scandalo Watergate, il successore Gerald Ford diede vita alle norme CAFE sui consumi, favorendo implicitamente l'esplosione mondiale dei giapponesi. Jimmy Carter fu l'architetto del primo salvataggio Chrysler con soldi pubblici, in era Iacocca. George Bush jr fu il primo a schematizzare il bailout di General Motors e - di nuovo - Chrysler dopo il loro drammatico fallimento, lasciando poi il pallino (e il credito) dell'operazione alla task force voluta dall'amministrazione Obama. Lo stesso presidente uscente, soprattutto nel suo secondo mandato, ha imposto una virata verso le energie rinnovabili e l'ecocompatibilità, che ha portato alla nascita, sempre grazie ai prestiti garantiti da Washington, di una nouvelle vague a emissioni zero di cui la Tesla è l'espressione più popolare.

Poco importa se democratici o repubblicani: i presidenti americani hanno storicamente condizionato con le proprie scelte i destini dell'industria automobilistica a stelle e strisce, termometro economico e sociale della nazione nonché enorme serbatoio di voti. Per questo, mentre rimbalzano ovunque pensose analisi sui motivi che hanno spinto gli States a scegliere come leader del mondo libero **Donald Trump**, è legittimo chiedersi quali saranno le conseguenze per l'automotive del suo ingresso alla Casa Bianca. Di sicuro, l'uomo è controverso e i suoi modi fuori dal coro del politicamente corretto; ma non si può sorvolare sul fatto che egli, oltre ad avere un'indubbia legittimazione popolare, può

contare sulla maggioranza dei repubblicani in entrambe le Camere (che Barack Obama, per dire, non aveva). Quindi, che piacciono o no il suo turbo populismo, la sua brutalità retorica o la sua acconciatura, il commander in chief è lui e ha tutte le carte in mano per lasciare un'impronta decisiva sulla politica industriale degli Usa; e del mondo tutto, ché ormai si deve ragionare in termini globali.

In attesa di vedere se davvero Trump preferirà adattarsi su posizioni più concilianti di quelle tranchant espresse durante la campagna elettorale, i temi che stanno turbando i sonni a Detroit sono molti. Ci si chiede se davvero abbia intenzione di far saltare il Nafta, l'accordo di libero scambio che dal '94 ha abolito i dazi fra Usa, Canada e Messico. Nel suo mirino ci sono soprattutto i vicini del Sud, diventati - proprio grazie al Nafta e al più basso costo della manodopera - un hub industriale per conto terzi di straordinaria importanza: dal 2011 a oggi sul suolo messicano sono stati aperti nove degli 11 stabilimenti inaugurati in Nord America, per una magnitudine produttiva di 2 milioni di pezzi l'anno (che in breve promettono di diventare 5). Trump ha più volte accusato il Messico di rubare posti di lavoro ai blue collars yankee; ciò gli ha conquistato le simpatie proletarie (non è un caso che abbia vinto nel Michigan, storica roccaforte democratica) nonché causato uno scontro frontale con la Ford, che alla vigilia delle elezioni aveva annunciato un'escalation dei propri investimenti sotto il Rio Grande, dove prevede di spostare l'assemblaggio di tutte le small cars. Bill Ford ha preso cappello, ma questo non ha impedito a Trump d'ipotizzare una maxi tassa d'importazione del 35% sui veicoli di provenienza messicana.

Resta poi da sciogliere il nodo ambientale. Trump odia i vincoli regolamentari che, secondo lui, rallentano lo sviluppo, ha detto sprezzante che il riscaldamento globale non è causato dall'uomo e ha ribadito la necessità di puntare sul carbon fossile e i suoi derivati. Introdurre oggi l'istanza della neutralità tecnologica rischia di porre un pregiudizio fatale allo sviluppo di un settore che ragiona sul lungo periodo e che ha ormai puntato la bussola verso la riduzione massima delle emissioni. Staremo a vedere come le intenzioni troveranno realizzazione e se talune convinzioni si trasformeranno in azioni. Certo è che il 2016 - in cui Quattroruote ha festeggiato i primi 60 anni (a proposito, questo è l'ultimo mese in cui appare sulla nostra testata il logo che per 12 mesi ha ricordato il compleanno) - rimarrà nella storia come l'anno che ha rivoluzionato i paradigmi dell'auto.



TRAZIONE INTEGRALE AWD JAGUAR

L'ISTINTO DEL CONTROLLO.



Scopri la trazione integrale AWD Jaguar su XF.

Nelle performance più difficili, la tecnica è tutto.
Ma è l'istinto a fare la differenza.

Per questo abbiamo creato All Wheel Drive Jaguar.
In ogni istante, i sensori AWD Jaguar riconoscono la superficie
su cui stai guidando per adattarsi alle sue caratteristiche
e passare dalla trazione posteriore a quella integrale.
E darti le performance Jaguar, in ogni condizione.

**Fino al 31 dicembre, la trazione integrale
è allo stesso prezzo della posteriore.**

jaguar.it

THE ART OF PERFORMANCE

Consumi Ciclo Combinato da 4,9 a 8,6 l/km. Emissioni CO₂ da 129 a 204 g/km. Scopri le soluzioni d'acquisto personalizzate di JAGUAR FINANCIAL SERVICES.
Jaguar consiglia Castrol Edge Professional.



SOMMARIO



140

Ecco la Giulia che si pone a metà strada fra la Super e la Quadrifoglio: la Veloce, disponibile con un 2.0 turbobenzina da 280 cavalli – oggetto delle nostre impressioni di guida – e un 2.2 turbodiesel da 210, entrambi abbinati alla trazione integrale



58

Il disastroso crollo del cavalcavia della s.p. 49 (Lecco)



64

La storia dei progetti dedicati al ponte sullo Stretto

STORIE D'AUTO

- 9 **Proprietà flessibile** Faccio lo sharing con la mia car
- 10 **Scenari** Le ambizioni della Geely
- 12 **Car economy** Dal Note 7 alle sette note
- 14 **Posta prioritaria** Cosa accade se non si fa la trascrizione
- 16 **Vetture aziendali** Black box a bordo con l'ok dei sindacati
- 18 **OnStar Go** L'assistente GM diventa smart
- 20 **Mercato** Sorpresa, il gas non piace più
- 22 **Giappone** L'idrogeno in eredità dai Giochi olimpici
- 24 **Eventi** Rinasce a 40 anni il Motor Show
- 26 **Numeri dal mondo** Gente che lavora

AUTORITRATTI

- 31 **George Hotz** Aveva Musk nel mirino
- 32 **Massimo Di Rizio** Sono pronto alla riscossa
- 36 **Clay Regazzoni** Ricordo di un campione

A RUOTA LIBERA

- 41 **Aston Martin Residences** Area fitness
- 42 **Salute** Manutenzione per la schiena
- 44 **In edicola** Arriva il Dossier Prove su Strada

ATTUALITÀ

- 49 **Volkswagen** Trentamila posti in meno
- 50 **Audi** Attenti al cambio
- 52 **Le nostre inchieste sul campo** Mini rate, maxi tassi
- 58 **Ponti/1** Loro litigano e l'Italia crolla
- 62 **Ponti/2** Lombardia: fuori i soldi o si chiude
- 64 **Ponte sullo Stretto** Il grande sogno
- 70 **Il designer della V Car** Il giorno in cui Jobs mi chiamò
- 74 **Tua Autworks** Dalla Apple a Modugno il progetto ora rinasce





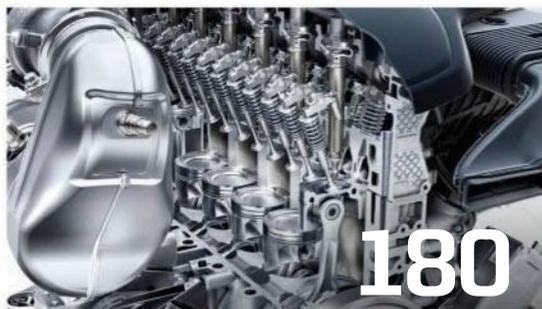
Renault Scénic: l'appeal migliora, l'abitabilità perde colpi



Ecco come si è aggiornata la Fiat Panda



Con Lynk&Co la Geely propone un diverso approccio all'auto



La Mercedes ritorna a costruire motori a sei cilindri in linea

PROVE SU STRADA

- 78 Citroën C3
- 90 Renault Scénic
- 102 Audi S5
- 110 Opel Mokka X
- 118 Fiat Panda
- 122 Fiat Panda vs Ford Ka+ vs Hyundai i10 vs Opel Karl vs Renault Twingo vs Toyota Aygo
- 128 Mercedes-Benz Classe E SW
- 134 Volkswagen up!

IMPRESSIONI DI GUIDA

- 140 Alfa Romeo Giulia Veloce
- 144 Opel Insignia GS
- 146 Honda Civic | Seat Leon

ANTEPRIMA

- 150 Alfa Romeo Giulia Sorpresa wagon
- 154 Volkswagen Touareg Pronta al decollo
- 158 Notizie flash

AUTONOTIZIE

- 162 Road to (R)evolution Cyber-sicurezza: la guerra nascosta
- 164 Alfa Romeo Stelvio Come lei nessuna mai
- 168 Salone di Los Angeles Saranno famose
- 174 Volkswagen Golf Elogio dell'hi-tech
- 176 Lynk&Co Pagami, usami, ma non sarò (sempre) tua

TECNICA

- 180 Motori La Mercedes si rimette in riga

BUSINESS

- 185 Q-Index Ritorno a un anno fa
- 186 Tagliandi scontati Voglio quello della Casa
- 190 Mondo dealer Penske non lascia, anzi raddoppia
- 191 Riparazioni certificate Sicurezza in punta di compasso
- 192 Offerte Le Suv 4x4 più vendute a confronto
- 194 Mercato Tornano a correre le autoimmatricolazioni
- 195 Sportello Quando la multa va archiviata
- 196 Il difetto Audi Q3: cara chiave, non ti conosco
- 197 Lamentele Subaru Outback: cruscotto bugiardo
- 198 Fisco Se l'aziendale si usa pure per fini personali
- 199 Credito Valore medio di nuovo oltre 14 mila euro
- 200 Numeri Benissimo il nuovo, bene l'usato

SPECIALE XMAS

- 205 Idee regalo Come fare felice un appassionato

MERCATO

- 217 I listini del nuovo
- 295 Le quotazioni dell'usato
- 320 Le prove su strada dal dicembre 2006 al novembre 2016
- 324 Ultima pagina

Nuova Tiguan. Connected with your life.



Nuova Tiguan 1.6 TDI di serie con:



Radio touch da 8" con App-Connect



Fari posteriori a LED



Front Assist



Lane Assist



Park Pilot



Climatronic 3 zone



Tua a 26.500 euro.

Volkswagen





Unica due volte.

Con l'usato Audi Prima Scelta :plus l'eccellenza targata Audi si rinnova per offrirvi il massimo dell'affidabilità e della sicurezza.

4 anni di garanzia dall'acquisto su tutte le vetture con meno di 60 mesi e 150.000 km.
110 controlli, dal più piccolo dettaglio di carrozzeria all'intero motore.
Finanziamento agevolato con un intervento di manutenzione incluso.

Scegliete la vostra Audi e scoprite la Concessionaria più vicina con il motore di ricerca dedicato su **audi.it**

Audi Prima Scelta :plus. L'usato, senza il suo passato.



Gamma A5. Valori massimi: consumo di carburante (l/100 km): ciclo urbano 10,3
ciclo extraurbano 6,5 - ciclo combinato 7,9; emissioni CO₂ (g/km): ciclo combinato 184.

Audi Prima Scelta
:plus

Chi ha sempre guardato al futuro, adesso può anche guidarlo. Da 299€ al mese.

Dall'innovazione di Enel e la tecnologia di Nissan, nasce e-go All Inclusive: l'offerta che ti apre le porte della mobilità elettrica. Con e-go All Inclusive hai Nissan LEAF, l'auto elettrica più venduta al mondo, e una box station compresa d'installazione per la tua ricarica domestica. **Il tutto, a partire da 299€ al mese per 36 mesi.** In più, con la nuova app e-go puoi accedere alle colonnine pubbliche in Italia. Enel Energia ti apre un mondo.



Per info chiama Enel Energia 800 900 860 tasto 3



NISSAN LEAF, CONSUMO ELETTRICITÀ: 150 Wh/km EMISSIONI CO₂: 0 g/km. DATO RIFERITO ESCLUSIVAMENTE ALLA FASE DI GUIDA.

ESEMPIO DI FINANZIAMENTO SU NISSAN LEAF MY16 VISIA 36 KWH CON PERSONALIZZAZIONE ENEL: IMPORTO TOTALE DEL CREDITO € 29.330, ANTICIPO € 5.870, 36 RATE DA € 299 COMPRENSIVE, IN CASO DI ADESIONE, DI FINANZIAMENTO. IMPORTO TOTALE DOVUTO DAL CONSUMATORE € 22.213, TAN 1,39% (TASSO FISSO), TAEG 3,01%, VALORE FUTURO GARANTITO (IRATA FINALE) € 11.452. SPESE ISTRUTTORIA PRATICA € 300 + IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA DI LEGGE, SPESE INCASSO MENSILI € 3. PREZZO FINALE COMPRENSIVO DI ONERI FINANZIARI € 28.481. SALVO APPROVAZIONE FINANZIARIA NISSAN. DOCUMENTAZIONE PRECONTRATTUALE ED ASSICURATIVA DISPONIBILE PRESSO I PUNTI VENDITA DELLA RETE NISSAN E SUL SITO WWW.NISSANFINANZIARIA.IT. L'OFFERTA È VALIDA FINO AL 28/02/2017 PRESSO I CONCESSIONARI DELLA RETE NISSAN CHE ADERISCONO ALL'INIZIATIVA. NISSAN LEAF VISIA MY 16 30 KWH CON PERSONALIZZAZIONE ENEL A € 26.200, PREZZO CHIAVI IN MANO (IPT E CONTRIBUTO PNEUMATICI FUORI USO ESCLUSI). L'OFFERTA COMPRENDE LA BOX STATION E L'INSTALLAZIONE (FINO A CINQUE METRI DAL CONTATORE DEL DISTRIBUTORE). TUTTI I PREZZI SONO IVA INCLUSA. PER INFO SUI COSTI DI RICARICA CON L'APP E-GO CONSULTA IL SITO ENELENERGIA.IT. ENEL ENERGIA PER IL MERCATO LIBERO.

STORIE D'AUTO

Proprietà flessibile FACCIO LO SHARING CON LA MIA CAR

● **PRIVATA**, pubblica, a noleggio. O condivisa. Finora, l'auto si è divisa in categorie piuttosto definite, ma la tecnologia e lo "sharing", come abbiamo già spiegato su Quattroruote di settembre, stanno sfumando sempre più i confini della proprietà. **E i costruttori hanno già colto l'occasione:** l'Audi lo ha fatto con Unite, un progetto di micro-sharing avviato a Stoccolma. E ora è la volta della Nissan, pronta a lanciare un programma pilota di comproprietà per la nuova Micra. In primavera, a Parigi, piccoli gruppi di persone (tra le tre e le cinque) con esigenze simili potranno sottoscrivere un contratto annuale per condividere la citycar: la tariffa mensile, da 69 a 115 euro, comprenderà assicurazione, manutenzione e un tetto di 15.000 km a vettura (oltre si pagherà a consumo), mentre un'app gestirà i "turni" e il carburante (i cui costi vengono ripartiti in base alle percorrenze personali).

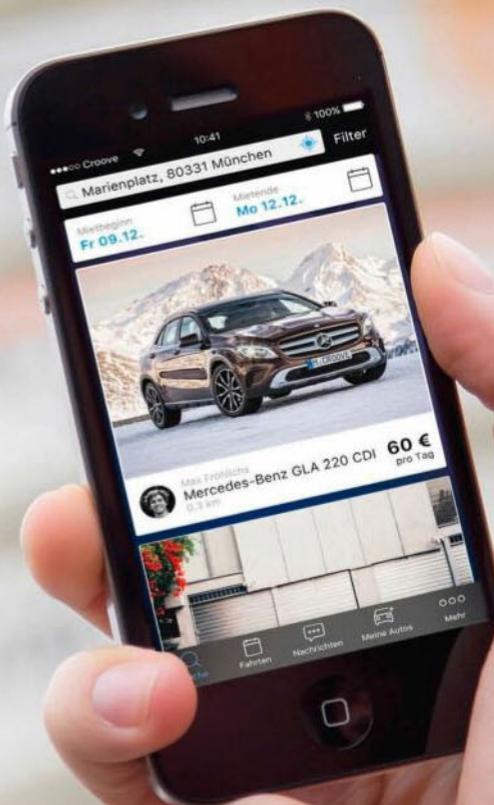
«**Il futuro**», ha detto **Carlos Ghosn, ceo della Nissan**, «**impone un uso dei veicoli più flessibile**». Per parte sua, da pochi giorni, a Monaco, la Mercedes-Benz lancerà Croove, una sorta di Airbnb a quattro ruote in cui gli automobilisti potranno noleggiare le loro vetture (non solo Mercedes) ad altri utenti: ancora una volta, a far incontrare domanda e offerta penserà un'app.

«**In media, la macchina resta parcheggiata per 23 ore al giorno**», ha rilevato il numero uno della Daimler AG, **Dieter Zetsche**, «**perché non dovremmo guadagnare?**».

E in questa direzione si stanno muovendo anche la Geely (vedere l'articolo a pag. 176) e la BMW con ReachNow, aperto pochi mesi fa negli Stati Uniti: oltre a proporre il "tradizionale" car sharing, l'operatore ha appena iniziato a testare il ride sharing, le mini flotte condominiali, il noleggio a breve termine e quello privato, permettendo ai proprietari di Mini di affittare la propria auto quando non la utilizzano.

Davide Comunello

↑ Con Croove, a Monaco da dicembre, Mercedes-Benz si lancia nel car sharing privato: il contratto e il sistema di valutazioni incrociate sono gestiti direttamente dal costruttore



Le ambizioni della Geely

TANTA VOGLIA DI ESSERE GLOBAL



■ **NIENTE PAURA**, le due marche resteranno ben distinte: la Geely da una parte e la Volvo dall'altra. Tanto prometteva Li Shufu, numero uno del costruttore cinese, al momento dell'acquisizione della prestigiosa Casa svedese e del suo ricco bagaglio di tecnologia. Correva l'anno 2010, e occorre riconoscere che sin qui la promessa è stata pienamente mantenuta. Ma adesso che di mezzo c'è il lancio del marchio Lynk&Co (ne potete leggere in dettaglio a pag. 176) le prospettive appaiono un filino diverse. E non soltanto perché le vetture chiamate a dar corpo alla nuova avventura sono concepite sulla Common modular architecture,

la stessa piattaforma che fa da base alle "piccole" Volvo prossime venture, quelle della Serie 40. Né perché il quartier generale della debuttante è basato, guarda caso, in quel di Göteborg. Il fatto è che il nuovo brand non è stato concepito avendo in testa unicamente il pur generoso mercato cinese: già si parla di un suo possibile sbarco, sia in Europa sia in Nord America. E pure in tempi ravvicinati, due-tre anni al massimo. A questo punto non è difficile ipotizzare che, dalla sola architettura, le attività in condivisione con la controllata svedese comincino pian piano ad allargarsi. Guardiamo alla produzione, per cominciare: oggi le Volvo

per il mercato locale vengono sì prodotte in Cina, ma in una fabbrica nata apposta per loro, a Chengdu. E invece, qualcuna delle future Lynk&Co destinate al Vecchio Continente potrebbe anche nascere a Ghent, Belgio. Assieme, appunto, alla futura S40. E magari qualcun'altra, destinata al mercato americano, potrebbe prender forma nella nuova fabbrica in via di realizzazione a Ridgeville, South Carolina. Che aprirà i battenti nel 2018 per accogliere una parte della produzione delle grandi Volvo: quelle basate sull'altra (e sin qui esclusiva) piattaforma svedese, la Spa. Così l'intreccio sarebbe pressoché completo, a far

da presupposto indispensabile per dar vita a un gruppo realmente globale, missione rivelatasi fin qui impossibile per i costruttori di Shanghai e dintorni. Oggi come oggi la Geely vende all'incirca 700 mila unità, Volvo è poco oltre le 500 mila, ma entrambe hanno i cassetti pieni di idee per il futuro prossimo venturo. E con l'arrivo del terzo marchio, l'obiettivo dichiarato di salire a due milioni di vetture l'anno entro il 2020 sembra essere a portata di mano. A quel punto, l'ambizione di Li Shufu di far entrare il suo gruppo nella top ten dei costruttori mondiali potrebbe anche diventare realtà.

Massimo Nascimbene



LYNK&CO

↑ Cinquantatré anni, laureato in ingegneria al Politecnico di Harbin, Li Shufu è presidente del gruppo Geely. Che sei anni fa ha acquisito la Volvo e il mese scorso ha lanciato il marchio Lynk&Co. Secondo Forbes, è al 30° posto nella lista degli uomini più ricchi della Cina



SEAT

LA NOTTE NON SARÀ PIÙ
LA FINE DEL GIORNO.
NUOVA SEAT ATECA



TECHNOLOGY TO ENJOY

SE CAMBI IL TUO PUNTO DI VISTA, **OGNI GIORNO DIVENTA MERAVIGLIOSO.**

Ovunque ti porteranno le tue serate, che sia a cena fuori o al tuo concerto preferito, le Welcome Light di Nuova SEAT Ateca ti daranno un caldo benvenuto ogni volta che tornerai in auto, aiutandoti a trovarla anche al buio. La notte sarà più bella e sicura grazie ai fari Full LED, che illumineranno al meglio ogni tipo di strada, mentre le Multicolor Ambient Light interne ti permetteranno di creare sempre l'atmosfera perfetta per ogni situazione.

SEAT raccomanda  **EDGE PROFESSIONAL**

SEGUICI SU:     **SEAT-ITALIA.IT**

Gamma SEAT Ateca. Consumo massimo di carburante in ciclo combinato (l/100km): 6,0/6,1. Emissioni massime CO₂ in ciclo combinato (g/km): 140/141. Dati provvisori in corso di omologazione riferiti a SEAT Ateca 1.4 EcoTSI ACT 110 kW S/S 4Drive DSG. Gli equipaggiamenti citati sono opzionali.

Samsung e la tecnologia Harman

DAL NOTE 7

ALLE SETTE NOTE

● **L'ABBREVIAZIONE** fa pensare più che altro a un colosso della grande distribuzione. E, in effetti, anche M&A si può tradurre con la parola shopping. Sia pure su un altro piano: quello dei miliardi di dollari. **Merger and acquisition sta per fusioni e acquisizioni, cioè le operazioni di finanza straordinaria** che su scala globale sono anche uno degli indicatori relativi allo stato dell'economia. **Qualcosa che nel 2015 valeva 5 mila miliardi di dollari**, nuovo record rispetto ai 4.600 miliardi del 2007, prima della crisi Lehman. Anche nell'automotive le operazioni di M&A viaggiano spedite: nel solo settore della componentistica (al netto dei mega deal tipo Nissan-Mitsubishi) si calcola un target a fine 2016 di 48 miliardi di dollari, +340% sul 2014. Un recente sondaggio condotto da EY (Ernst & Young) tra i manager del settore indica che il 54% degli intervistati

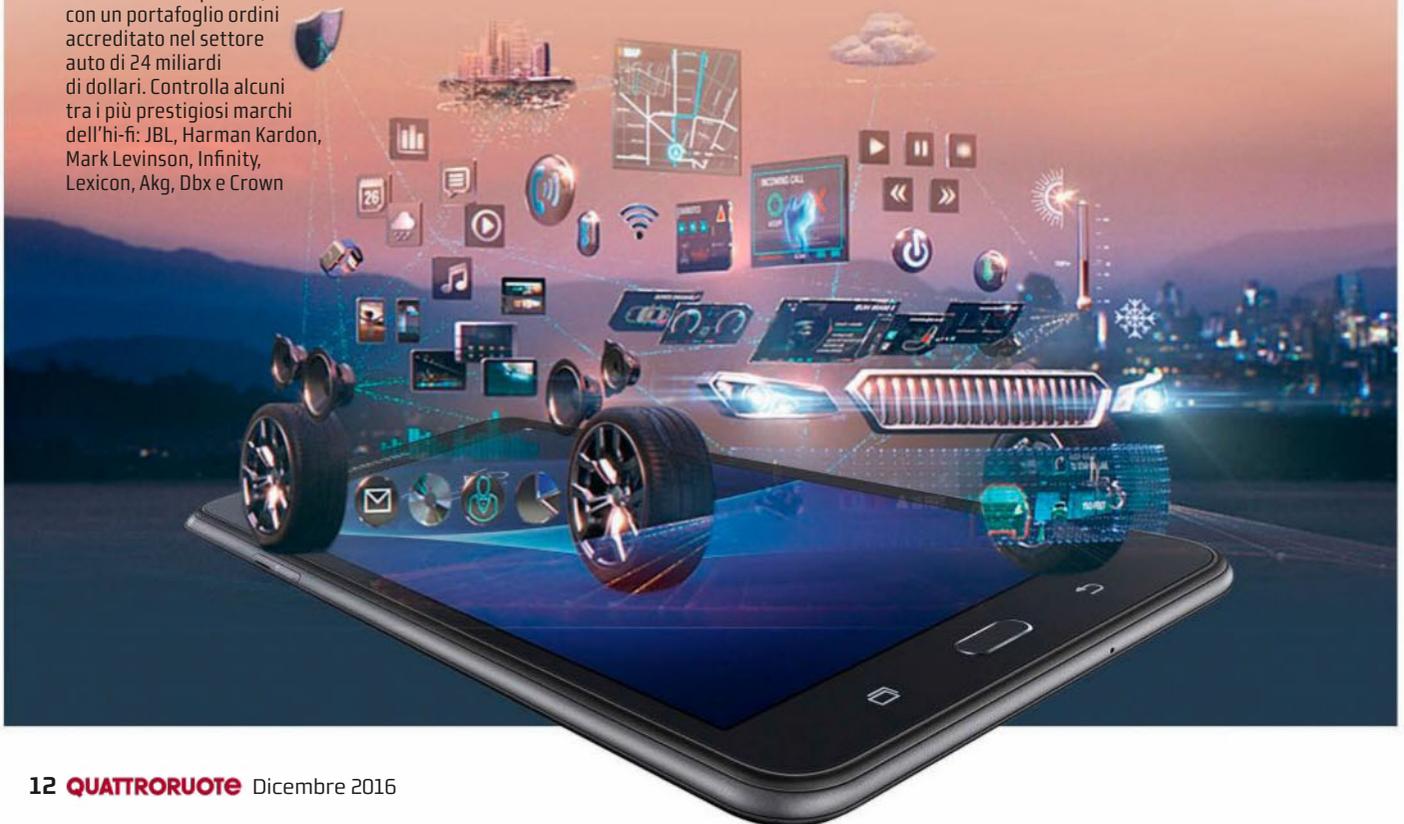
ritiene strategiche le operazioni di consolidamento sotto forma di fusioni e acquisizioni. Puntuale è arrivata l'offerta di Samsung Electronics su Harman, la super holding del car hi-fi e delle tecnologie per le auto connesse. **Un affare da 8 miliardi di dollari, pari a 112 dollari in contanti per azione, con un premio del 28%**. Al momento in cui scrivo non è ancora noto se gli azionisti della multinazionale di Stamford, nel Connecticut, abbiano accettato la proposta coreana. Quel che è certo è che le Borse hanno soppesato le possibili implicazioni della mossa di Samsung, dopo i disastri del Galaxy Note 7 incendiario. Lo stesso giorno dell'annuncio, le azioni Harman hanno guadagnato il 25,6%, quelle FCA sono arretrate del 2,8% a Piazza Affari perché analisti e operatori si sono convinti che il matrimonio con le sette note americane abbia anche l'effetto di

allontanare (definitivamente o nel tempo) l'interesse di Samsung su Magneti Marelli. Il che ci può stare. Ma anche una diversa lettura non sembra campata in aria. Il big coreano dell'elettronica ha una liquidità enorme, circa 71 miliardi di dollari, ha creato un anno fa una specifica divisione automotive e ha chiaramente l'intenzione di entrare (forse un po' in ritardo) nell'enorme business delle tecnologie per l'auto autonoma e connessa. Quest'anno ha già investito 450 milioni di dollari per la società cinese Byd che produce batterie ricaricabili. **Un'offensiva di questo tipo e il gap da colmare con i rivali di Apple e Google potrebbero lasciare aperti i contatti con la FCA.** In fondo, i 3-4 miliardi di euro ipotizzati non sarebbero un'esborso impossibile. E potrebbero suonare come musica anche per il super appassionato di jazz Sergio Marchionne.

↓ Harman è un gruppo da 7 miliardi di dollari di ricavi e 700 milioni di profitti, con un portafoglio ordini accreditato nel settore auto di 24 miliardi di dollari. Controlla alcuni tra i più prestigiosi marchi dell'hi-fi: JBL, Harman Kardon, Mark Levinson, Infinity, Lexicon, Akg, Dbx e Crown

Fabio De Rossi

Twitter@derossi4R



Accessori Originali
BMW



www.bmw.it

Piacere di guidare

A large, stylized silhouette of a BMW car is formed by a crack in a blue, cracked ice surface. Two real BMW wheels are placed on the front and rear of the silhouette, appearing to drive on the ice. The word 'ONLY YOU' is written in large, bold, blue letters across the middle of the car's body.

ONLY YOU

**SOLO GLI PNEUMATICI STELLATI
SONO APPROVATI DA BMW.
E LI TROVATE NEI CENTRI BMW SERVICE.**

Per scoprire gli pneumatici perfetti per la vostra vettura,
visitate il **Centro BMW Service** a voi più vicino o il sito pneumatici.bmw.it

Cosa accade se non si fa la trascrizione SE LA TUA VECCHIA AUTO È ANCORA TUA

D HO SCOPERTO per caso che mi risulta ancora intestato un veicolo che ho venduto molti anni fa. Da una ricerca, però, è saltato fuori che l'acquirente è da tempo deceduto. Come posso fare per regolarizzare la mia posizione?

Lettera firmata

R LA LEGGE, l'articolo 94 del Codice della strada, pone in capo al compratore di un'auto usata l'obbligo di chiedere la trascrizione del passaggio di proprietà entro 60 giorni dall'acquisto, cioè dalla firma del contratto. Di questa formalità si occupa, a pagamento, l'agenzia di pratiche auto abilitata Sta (Sportello telematico dell'automobilista), ovviamente nel caso in cui ci si rivolga a uno studio di consulenza, come si chiamano in gergo. Nessuno, però, obbliga le parti a rivolgersi a un'agenzia. Anzi, non è raro che venditore e acquirente, soprattutto nei capoluoghi di provincia in cui l'ufficio provinciale della Motorizzazione civile o del Pra è a portata di mano, facciano da sé, soprattutto se si è in presenza del vecchio certificato di proprietà cartaceo, com'è accaduto al lettore. Funziona così. Dopo che venditore e acquirente hanno siglato un contratto su cui sono riportate le rispettive generalità, i dati del veicolo, la somma pattuita e la modalità di pagamento, il primo va in Comune,

portando con sé una marca da bollo da 16 euro, per far autenticare gratuitamente la propria firma sul Cdp, su cui sono riportati, nell'apposito spazio sul retro, i dati dell'acquirente. Il funzionario appone la marca da bollo, firma e timbra la dichiarazione di vendita. Il Cdp autenticato è restituito al proprietario dell'auto, che lo consegna al compratore, assieme ai documenti e alla macchina, in cambio della somma pattuita (preferibilmente pagata con assegno circolare). In quel momento scatta l'obbligo, per l'acquirente,

di far trascrivere il passaggio di proprietà. Si può fare al Pra o alla Motorizzazione civile (pagando altri 48 euro di bolli, 27 di emolumenti Pra, 10,20 euro di diritti Motorizzazione e l'Ipt). In tempo reale sono rilasciati al nuovo proprietario un altro Cdp (digitale) e una fustella adesiva da applicare alla carta di circolazione. **Se l'acquirente non effettua questo passaggio, viola l'articolo 94 del Codice**, come detto, che prevede una sanzione di 711 euro. Da notare che questa sanzione prescinde dal fatto che il veicolo circoli e può essere applicata anche d'ufficio. Le conseguenze dell'omissione, però, sono spiacevoli anche per chi ha venduto. Senza trascrizione, infatti, il vecchio proprietario del veicolo potrebbe ricevere multe per violazioni che non ha commesso o richieste di pagamento della tassa automobilistica. E, in questi casi, spetterà a lui dimostrare,

di volta in volta, che la macchina non è più sua e che il disguido è dovuto alla mancata trascrizione da parte dell'acquirente (che a quel punto dovrebbe essere sanzionato d'ufficio). Se, come nel caso del lettore, la persona che ha comprato l'auto è deceduta, vi sono due possibilità: rivolgersi al giudice di pace per far sentenziare la vendita e farla trascrivere, forti del contratto e del repertorio del Comune il cui funzionario a suo tempo autenticò la firma. Oppure **presentare al Pra la cosiddetta tutela del venditore** ex art. 11 Dm 514/1992, atto che, in pratica, rinnova la dichiarazione di vendita (e su cui vanno riportati i dati di venditore, veicolo, acquirente e la data di vendita). L'atto va autenticato (marca da bollo da 16 euro) e costa come un "trapasso": 27 euro di emolumenti Pra, 48 d'imposta di bollo e, ove prevista, l'Ipt.

Mario Rossi



NUOVO
QX30

IL CROSSOVER CHE CAMBIA LE CONVENZIONI

Prenota subito la tua prova di guida su infiniti.it



Tuo da **299€** al mese
3 anni di assicurazione furto e incendio
con VALORE a NUOVO inclusi*
TAN 2,49 % e TAEG 3,24 %



INFINITI

EMPOWER THE DRIVE

Consumo carburante per gamma INFINITI QX30: urbano (6,0 l/100 km), extraurbano (4,3 l/100 km), combinato (4,9 l/100 km). Emissioni ciclo combinato CO₂ 128 g/km. I risultati potrebbero non rappresentare le condizioni di guida reali (che possono variare a seconda dei comportamenti di guida, delle condizioni ambientali e di altri fattori).

*Esempio di finanziamento su QX30 2.2d 7DCT AWD: importo totale del credito 26.150€; anticipo 12.881€; 36 rate da 299€ comprensive di 3 anni di assicurazione Furto e Incendio INFINITI Insurance con Valore a nuovo a soli 999€, Finanziamento Protetto (in caso di adesione) ed un Valore Futuro Garantito pari alla Rata Finale di 19.395€ (da pagare solo se si intende tenere la vettura). Importo totale dovuto dal consumatore 30.156€; TAN 2,49% (tasso fisso); TAEG 3,24%; spese istruttoria pratica 300€ + imposta di bollo in misura di legge, spese di gestione pratica e incasso mensili 3€. Salvo approvazione INFINITI Financial Services. Documentazione pre-contrattuale e assicurativa disponibile presso i punti vendita della Rete INFINITI; messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Offerta della Rete INFINITI che aderisce all'iniziativa valida fino al 31/12/2016. Le immagini inserite sono a scopo illustrativo. Le caratteristiche e i colori possono differire da quanto rappresentato. Per ulteriori informazioni, consulta il sito infiniti.it. Valgono le condizioni generali di contratto - vedi infiniti.it

Auto aziendali

BLACK BOX A BORDO CON L'OK DEI SINDACATI

● **LA SCATOLA NERA** può essere installata sull'auto aziendale soltanto con l'accordo dei sindacati. Oppure, nel caso in cui non vi sia un'intesa, soltanto con l'autorizzazione dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Lo ha stabilito una circolare del 7 novembre scorso dello stesso Ispettorato, l'organismo istituito con il cosiddetto Jobs act, la riforma del diritto del lavoro varata nel 2014 e attuata nel 2015 dal governo Renzi. In pratica, afferma la neocostituita agenzia, «**i sistemi di geolocalizzazione rappresentano un elemento aggiunto agli strumenti di lavoro**, non utilizzati in via primaria ed essenziali per l'esecuzione dell'attività lavorativa, ma», si sottolinea «per rispondere a esigenze ulteriori di carattere assicurativo, organizzativo, produttivo o per garantire la sicurezza del lavoro». Insomma, le black box non rientrano nel più ampio insieme degli «strumenti utilizzati dal lavoratore per rendere la prestazione lavorativa», quelli che in base a una legge 1970 non hanno bisogno di specifico accordo per poter essere utilizzati dal datore di lavoro. A questo proposito, la circolare fa però un distinguo, precisando che «**i sistemi di localizzazione possono essere installati senza accordi aziendali** o senza autorizzazione dell'Ispettorato nei casi in cui servono a **consentire la concreta ed effettiva attuazione della prestazione lavorativa**».



DIFFUSIONE AL 16%
L'ultimo bollettino statistico diffuso dall'Ivass mostra che nel secondo trimestre 2016 i contratti Rc auto con la black box hanno superato, in Italia, il 16%

Quando, cioè, senza di essi non sarebbe possibile lavorare. In quel caso, infatti, ogni apparecchiatura (si pensi al pc o al telefono) prescinde dalla contrattazione collettiva e dalle autorizzazioni di legge. Nulla di particolarmente nuovo, visto che da tempo l'installazione delle scatole nere è demandata ad accordi tra sindacati e imprese, ma è significativo che un punto

fermo sia stato messo dall'autorità a cui è demandata la vigilanza sul rispetto delle norme sul lavoro e l'attività ispettiva nelle aziende. Da notare che il cosiddetto ddl Concorrenza, in discussione al Senato dopo l'approvazione, il 7 ottobre 2015, da parte della Camera, delega il governo «ad adottare uno o più decreti legislativi diretti a disciplinare l'installazione sui mezzi

di trasporto», in prima battuta sui mezzi pubblici, poi su quelli privati, «delle cosiddette "scatole nere" o altri dispositivi elettronici similari». Tra le altre cose, l'esecutivo dovrà stabilirne le caratteristiche tecniche e le modalità di «raccolta e gestione di dati»: uno degli aspetti che preoccupano di più gli automobilisti.

Mario Rossi



LA SOLUZIONE IDEALE PER GUIDARE IN SICUREZZA.

Salmoiraghi & Viganò presenta gli **occhiali per la guida**,
testati e approvati dagli Istruttori di Guida Sicura ACI-SARA.

Le montature, leggere e realizzate con materiali innovativi, sono estremamente confortevoli per la guida. Le lenti assicurano una visione perfetta grazie a uno speciale trattamento antiriflesso e a una colorazione che aumenta il contrasto e migliora la visibilità con qualsiasi condizione di luce.

Inoltre, una speciale clip con lenti polarizzate garantisce una visione ideale anche con luce intensa.

Perché quando vedi bene, guidi meglio.



OCCHIALE DA VISTA + CLIP POLARIZZATA



salmoiraghi & viganò

OnStar Go L'ASSISTENTE GM DIVENTA SMART

DA PIATTAFORMA di servizi connessi – navigazione, chiamata automatica di emergenza, manutenzione preventiva e così via – ad assistente personale vero e proprio: è l'evoluzione di OnStar, il sistema di connettività lanciato vent'anni fa dalla General Motors, introdotto in Europa sulle Opel a partire dall'agosto 2015 e ora pronto per fare il salto dell'intelligenza artificiale,

possibile grazie a un accordo con l'IBM. **Operativo negli Usa entro la fine del 2017**, il nuovo OnStar Go verrà integrato con Watson, un software dotato di autoapprendimento in grado di abilitare nuove funzioni tarate sulle preferenze e le abitudini degli automobilisti: agende con percorsi studiati ad hoc, scelta di notiziari e radio in base alla localizzazione e ai gusti personali, pagamenti digitali con un tocco sullo schermo

dell'infotainment (anche per i rifornimenti nei distributori convezionati). Insomma, con il nostro consenso, la tecnologia dovrebbe semplificarci la vita, prefigurando un futuro in cui l'auto diventerà una sorta di fidato collaboratore con cui parlare liberamente, pronto ad aiutarci e, nel caso servisse, a guidare per noi. Ma se con OnStar Go la GM intende proporre servizi aggiuntivi e offerte commerciali su misura,

alimentando quello che per molti costruttori è già un business redditizio, **gli automobilisti accetteranno la cosa?** I dati generati dalle auto connesse – resi anonimi – serviranno da una parte a migliorare la sicurezza, dall'altra a diminuire consumi ed emissioni. Per riuscirci, però, dovranno superare la diffidenza del grande pubblico, già emersa in numerosi sondaggi.

Daide Comunello

250 milioni

le auto connesse nel 2020

315 milioni di euro

il giro d'affari, entro il 2018, dei servizi connessi offerti dalla General Motors

400-670 miliardi di euro

il business legato alla monetizzazione dei dati generati dai veicoli entro il 2030

800 euro

la cifra che gli automobilisti spenderanno nel 2020 in connettività per risparmiare su assicurazione, consumi e manutenzione

60%

gli automobilisti disposti a condividere dati personali, ma solo per ottenere benefici sul fronte della sicurezza o del risparmio

76%

gli automobilisti europei interessati alle vetture connesse

86%

quelli che, pur interessati alla connettività, temono lo sfruttamento commerciale delle informazioni personali





PIQUADRO

TECH INSIDE

 CONNECT
YOUR BACKPACK



www.piquadro.com

Vendite giù del 22%

SORPRESA, IL GAS NON PIACE PIÙ

CORSA E PANDA LE DUE REGINE

Il modello a Gpl più venduto è la Opel Corsa (9.508 in dieci mesi). Nel metano la classifica è guidata dalla Panda, con 9.766 pezzi

-18%

GPL

Nei primi dieci mesi sono state targate 86.508 auto a Gpl

124.249 -35.729

Rispetto alle 159.978 auto vendute nei primi dieci mesi del 2015, le immatricolazioni di vetture alimentate a Gpl e metano sono diminuite del 22%. La quota complessiva è passata dall'11,9 al 7,9%

-31%

METANO

Tra gennaio e ottobre sono state immatricolate 37.741 auto alimentate a gas naturale. La quota di mercato è scesa al 2,4%



● FINE DI UN GRANDE amore? È presto per dire se il 2016 passerà alla storia come l'anno in cui svanì la passione degli italiani per le macchine a gas. Certo, i numeri parlano. E dicono che nell'anno in cui le immatricolazioni di nuove auto sono cresciute a ritmi da record (+17% nei primi dieci mesi), quelli delle alimentazioni di nicchia, Gpl e metano, hanno registrato un tracollo. In particolare il metano, che ha visto quasi dimezzata la sua quota di mercato. Tra gennaio e ottobre sono state targate 37.741 macchine alimentate a gas naturale, il 31% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Meno accentuata ma altrettanto fragorosa la performance, in

negativo, di quelle a Gpl, passate da 105.296 a 86.508, il 18% in meno. Insomma, **tra gas naturale e liquefatto sono state vendute, in dieci mesi, quasi 36 mila macchine in meno**, per una caduta complessiva di oltre 22 punti percentuali. Un arretramento che in un contesto estremamente positivo ha fatto precipitare le quote di mercato, dal 4,1% al 2,4% quella del metano, dal 7,8% al 5,5% quella del Gpl. Diminuiscono le vendite, ma non calano i consumi. Anzi. Nei primi nove mesi del 2016 (ultimi dati disponibili nel momento in cui questo numero di Quattroruote va in stampa), **i consumi di Gpl per autotrazione sono aumentati del 2,3%** rispetto allo stesso

periodo del 2015 (stabili quelli del metano) contro, per esempio, un calo del 2% dei consumi di benzina e un incremento di appena lo 0,2% di quelli di gasolio. Nei prossimi mesi si capirà se la disaffezione nei confronti delle auto a gas è solo temporanea, dovuta ai prezzi relativamente bassi che hanno caratterizzato i carburanti tradizionali nel 2016 e all'assenza di campagne specifiche da parte delle Case, oppure se, invece, l'amore è proprio finito. E se chi cerca un'alimentazione alternativa ha definitivamente spostato le sue attenzioni sulle ibride (+49% da gennaio a ottobre).

Mario Rossi

Per ogni motore la manutenzione è vitale. Per ogni Volkswagen, in più è conveniente.



-30% su kit cinghia distribuzione

Affida la tua Volkswagen a chi si prende cura di lei nel modo migliore.

Porta la tua auto in un Centro Volkswagen Service per la manutenzione.
Fino al 31.12.2016, puoi approfittare dei vantaggi della promozione Speciale Cinghia.
Registrati su vw-promolocator.it e scopri tutte le offerte a tua disposizione.

**Perché la tua Volkswagen sia sempre una Volkswagen.
Volkswagen Service.**



Volkswagen

Giappone

L'IDROGENO IN EREDITÀ DAI GIOCHI OLIMPICI

● **C'È UNA TAPPA** obbligata sulla strada che dovrà portare alla "società dell'idrogeno" prefigurata da Akio Toyoda durante il lancio della Mirai (che, tradotta, significa per l'appunto "futuro"): sono le Olimpiadi di Tokyo 2020, una manifestazione che in Giappone viene vista come una grande chance, soprattutto sul fronte della mobilità. A dirlo non sono i comitati promotori, ma lo stesso governo del Sol Levante, **pronto a spendere decine di miliardi di yen per finanziare le stazioni**

d'idrogeno in vista dei Giochi. I numeri sciorinati dall'amministrazione della capitale parlano da soli: entro il 2020, i distributori green di Tokyo dovranno essere almeno 35, in grado di rifornire le 40 mila fuel cell previste. La tappa successiva sarà il 2025, quando le aree di servizio diventeranno almeno 80 per servire 100 mila veicoli. **I costruttori nipponici sono ovviamente in prima fila:** la Toyota (teorizzatrice della stessa definizione che l'esecutivo ha fatto propria) si farà avanti con la Mirai e – si dice – con un'altra berlina fuel

cell più piccola ed economica, mentre la Honda è in pista con la Clarity. «I Giochi di Tokyo del 1964 ci hanno lasciato lo Shinkansen (il treno-proiettile che fa muovere tutto il Paese,

ndr)», ricorda il governatore di Tokyo, Yoichi Msuzoe. «L'eredità del 2020 sarà l'idrogeno». Un obiettivo che definire ambizioso pare quasi un eufemismo.

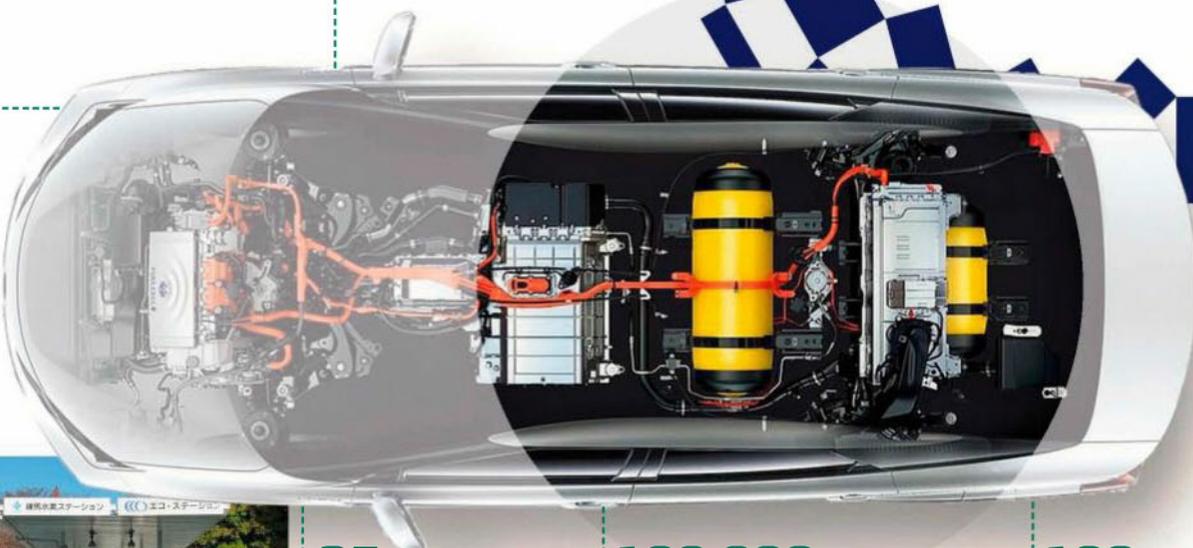
Davide Comunello

40 MILIARDI DI YEN
(341 milioni di euro)

I fondi stanziati da Tokyo per finanziare le stazioni di idrogeno e altre infrastrutture

500 MILIONI DI YEN
(4,2 milioni di euro)

Il costo di un distributore in Giappone, cinque volte quello di un impianto tradizionale



35

Le stazioni d'idrogeno che verranno aperte a Tokyo entro il 2020

100.000

Le vetture fuel cell che circoleranno nella capitale giap entro il 2025, servite da 80 aree di servizio green

100

I bus a idrogeno Toyota che entreranno in servizio prima delle Olimpiadi

L'ATTRAZIONE È VELOCE.



ALFA ROMEO **GIULIA VELOCE Q4**

Consumi ciclo combinato (l/100 km) 4,7. Emissioni CO₂ (g/km) 122.

La meccanica delle emozioni



Bologna RINASCE A 40 ANNI IL MOTOR SHOW



MOTOR SHOW

↑ L'EVENTO bolognese nasce nel 1976

con quattro testimonial d'eccezione: Niki Lauda, Sandro Munari, Giacomo Agostini e il motonauta Renato Molinari (tutti insieme nella foto qui sopra).

- Nel 1981, Enzo Ferrari visita il Motor Show.
- Ayrton Senna taglia il nastro inaugurale dell'edizione del 1991.
- Nel 2001, Schumacher si esibisce con una Maserati.

● **IN DICEMBRE**, dal 3 all'11, torna il Motor Show. Un'edizione che coincide con il quarantesimo anniversario della kermesse bolognese e che certamente proverà a riproporre quella "formula spettacolo" che negli anni passati si era rivelata vincente. Sono confermate, pertanto, le gare di velocità e rally nell'area 48 riservata alle quattro ruote (quad compresi), mentre nell'area 47 si esibiranno quotidianamente i campioni di motociclismo e di freestyle, una specialità del motocross.

Motori e macchine sempre protagonisti, assicurano gli organizzatori, anche all'interno dei padiglioni: **sono più di 30 i marchi automobilistici che hanno confermato la loro presenza** nel Quartiere fieristico di Bologna. Il nuovo Motor Show, inoltre, concederà molto spazio anche ai grandi temi d'attualità e per questa ragione **sono previsti tavole rotonde, workshop, convegni e dibattiti, tutti aperti al pubblico**. Il 3 dicembre alle 10, per dire, nell'ambito del convegno "Il mercato

che verrà e i suoi protagonisti", interverrà il nostro direttore, Gian Luca Pellegrini, assieme al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, **Graziano Delrio, e ad Alfredo Altavilla**, chief operating officer della FCA per l'area Emea. Profili altissimi, dunque, a testimonianza dell'ambizioso piano di rilancio del Motor Show. Nelle altre giornate, tra i relatori, vi saranno Ralph Gilles, numero uno del design FCA, Flavio Manzoni, capo dello stile Ferrari, Ian Callum, responsabile del design Jaguar,

e il professor Emilio Frazzoli, docente al Mit e cto di nuTonomy, startup per un servizio di taxi autonomi a Singapore (vedere il numero di luglio, a pag. 29). Dal 3 al 9 dicembre il biglietto intero costa 22 euro, 25 quello per i giorni 10 e 11; i ragazzi dai nove a 16 anni, gli over 65 e gli studenti universitari godono di uno sconto di 4 euro. **I biglietti si possono comprare online sul sito della manifestazione, motorshow.it risparmiando altri 4 euro.**

Carlo Di Giusto

Quest'inverno, non lasciare che una foratura
trasformi i suoi sogni in un incubo.
Pneumatici invernali Bridgestone DriveGuard.



Una foratura può facilmente trasformare il tuo viaggio in un incubo. Ecco perché abbiamo progettato e realizzato i nuovi pneumatici invernali Bridgestone DriveGuard che, indipendentemente dal tipo di foratura, ti consentono di mantenere il controllo dell'auto e di continuare a guidare in tutta sicurezza per 80 KM a una velocità massima di 80 KM/H. Proteggi la tua famiglia con pneumatici che offrono le migliori prestazioni della categoria*. Vai su driveguard.com*

DRIVEGUARD
WINTER



BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

*Il chilometraggio percorribile dopo la foratura dipende dal carico del veicolo, dalla temperatura esterna e dal momento in cui si attiva il TPMS per il monitoraggio della pressione dei pneumatici. I pneumatici invernali Bridgestone DriveGuard sono classificati come B in termini di aderenza sul bagnato nell'etichetta europea. I pneumatici Bridgestone DriveGuard non sono attualmente disponibili per il trasporto leggero e possono essere montati solo su auto dotate di sistema TPMS. Per maggiori informazioni, www.driveguard.com

Non solo industria GENTE CHE LAVORA

12,2 milioni gli occupati del settore nella UE



● **PIÙ DI** di 12 milioni di europei lavoravano nel 2013 per il settore automotive (ovvero il **5,6%** di tutti gli occupati dell'Unione a 28). Il dato comprende l'indotto, dal trasporto su gomma alla costruzione delle strade (fonte Acea). Limitandosi alla produzione di auto e di componenti, il totale arriva a **3,1** milioni, mentre vendita e manutenzione generano altri **4** milioni di buste paga. Tra i Paesi dell'Unione, la parte del leone spetta – c'era bisogno di dirlo? –

alla Germania, dove il settore manifatturiero nel 2014 contava quasi **775.000** addetti (Verband der Automobilindustrie). Dal terzo produttore mondiale del 2015 (dati Oica) al primo, la Cina, per la quale bisogna accontentarsi delle stime della società di ricerca Ibisworld, che quantifica in **1.210.000** il numero di addetti nella produzione di auto (esclusi quindi i fornitori di componentistica). Ufficiali, invece, le cifre relative al Giappone,

numero due a livello globale: secondo la locale associazione di categoria, nel 2014 il settore occupava **5,5** milioni di persone, l'**8,7%** della forza lavoro, con auto e componenti che ne contavano, rispettivamente, **803.000** e **392.000** unità. Infine, secondo il Center for automotive research, negli Stati Uniti, quarto produttore mondiale, nel 2015 Case, fornitori e concessionari hanno dato lavoro a **7,25** milioni di americani.

Manuela Piscini

LA LUNGA FILIERA CHE MOLTIPLICA PER 5

Ogni addetto impegnato nel core business dell'automotive, ovvero nell'assemblaggio del veicolo e nella produzione delle sue componenti, genera almeno altri cinque posti di lavoro. Un indicatore che assume tutta la sua rilevanza se si considera che in molti altri settori questo fattore arriva a stento a tre. Il risultato dà conto dell'occupazione creata a monte della produzione industriale vera e propria: la lavorazione delle materie prime, (acciaio, vetro, gomma, plastica), la raffinazione del petrolio, la progettazione del software, solo per citarne alcune. A valle, invece, ci sono la rete commerciale e di assistenza, le società di noleggio e di leasing, le finanziarie delle Case e le banche, la distribuzione di carburanti, l'informazione, la pubblicità... Secondo i consulenti finanziari di Market Realist, nel settore ogni milione di dollari d'incremento del fatturato porta alla creazione di dieci posti di lavoro.



610 mila
i dipendenti
del gruppo
Volkswagen

Tra le case produttrici, il più grande datore di lavoro è il gruppo di Wolfsburg. Distanziata la Toyota Corporation con 338.975 dipendenti. Seguono Daimler (279.972) e FCA (232.165). I dati si riferiscono, per omogeneità, all'anno fiscale 2014.



48 dollari/ora
il costo
del lavoro
più alto

Secondo lo U.S. Bureau of Labor, nel 2012 (ultimo dato disponibile) il costo orario del lavoro in Germania toccava i 48 dollari. Scendeva a 35 negli Stati Uniti e in Giappone, crollava sotto i 2 in Cina e in India (questi ultimi calcolati, però, con criteri diversi).



54%
la produzione Usa
controllata
dagli iscritti Uaw

La potente Uaw non è più così potente. Se nel 1997 i suoi iscritti producevano l'86% dei veicoli assemblati negli States, nel 2014 tale percentuale è scesa al 54. Famosa per le conquiste sindacali degli anni 70, e da allora in declino, oggi conta oltre 400 mila membri.



500 mila
la forza lavoro
nell'industria
in Italia

Secondo una ricerca Unioncamere, nel 2014 l'industria tricolore legata all'automobile occupava mezzo milione di addetti e contribuiva al Pil per il 2%. Tutte le varie fasi della distribuzione davano lavoro ad altre 700 mila persone.