



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 29 ottobre al 4 novembre 2024**

*Torino, 8 novembre 2024*

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata                                  | Data       | Titolo   | Pag. |
|--------|--|------------|--|------|
|        | Lapresse.it                              | 30/10/2024 | <i>Auto, il ministero convoca il Tavolo su Stellantis per il 14 novembre</i>   | 3    |
| 23     | La Repubblica                            | 30/10/2024 | <i>Ue, dazi sulle elettriche cinesi. Audi chiude uno stabilimento (D.Longhin)</i>  | 4    |
| 20     | La Stampa                                | 30/10/2024 | <i>Int. a G.Giorda: Il Mef taglia gli incentivi a 200 milioni l'anno. "L'automotive e' in crisi, il governo sbag (C.Luise)</i> | 6    |
| 2      | Il Messaggero                            | 30/10/2024 | <i>L'Italia dirotta su navi e aerei militari i 4,6 miliardi destinati all'automotive (U.Mancini)</i>                           | 7    |
| 1+5    | Corriere di Torino (Corriere della Sera) | 30/10/2024 | <i>Auto, allarme piccole imprese (C.Benna)</i>   | 9    |
| 1+3    | Il Foglio                                | 30/10/2024 | <i>Mai dire Urso (M.Sicilia)</i>   | 11   |
| 38     | La Stampa - Ed. Torino                   | 30/10/2024 | <i>Taglio ai fondi automotive, imprese in ansia "Colpo basso del governo, cosi' ci uccidono" (L.Di Paco)</i>                   | 12   |
|        | Geagency.it                              | 30/10/2024 | <i>Auto, Giorda (Anfia): Siamo sconcertati da tagli della legge di Bilancio</i>  | 13   |
|        | Ilgialeditorino.it                       | 30/10/2024 | <i>Stellantis, in audizione alla Camera i sindacati lanciano l'allarme. Mimit convoca tavolo</i>                               | 14   |
|        | Ilmessaggero.it                          | 30/10/2024 | <i>Filiera automotive, il 12% delle aziende italiane componentistica pensa di lasciare il settore</i>                          | 15   |
|        | Ilmessaggero.it                          | 30/10/2024 | <i>Mimit, tavolo Stellantis convocato per 14 novembre. Elkann no all'audizione in parlamento: «Non ho n</i>                    | 17   |
|        | Ilrestodelcarlino.it                     | 30/10/2024 | <i>Mimit, tavolo Stellantis convocato per giovedì' 14 novembre</i>   | 18   |
|        | Ilsole24ore.com                          | 30/10/2024 | <i>Auto, anno nero per l'indotto, fatturati in calo per il 55%, un terzo taglia l'occupazione</i>                              | 21   |
|        | Ilsole24ore.com                          | 30/10/2024 | <i>Filiera automotive, 12% delle aziende pensa di lasciare settore</i>   | 24   |
|        | Ilsole24ore.com                          | 30/10/2024 | <i>Mimit convoca Tavolo Stellantis il 14 novembre. Schlein: stigmatizzare l'atteggiamento di Elkann</i>                        | 25   |
|        | Lastampa.it                              | 30/10/2024 | <i>Auto, la preoccupazione del settore: il 55% delle imprese italiane prevede un calo del fatturato que</i>                    | 27   |
|        | Milanofinanza.it                         | 30/10/2024 | <i>Stellantis, il Mimit convoca il Tavolo. Intanto la Camera rinvia l'invito in Parlamento a John Elka</i>                     | 29   |
|        | Partsweb.it                              | 30/10/2024 | <i>Il report dell' Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilita</i>                    | 31   |
|        | Rainews.it                               | 30/10/2024 | <i>La produzione crolla del 31%, il profondo rosso della filiera dell'automotive</i>   | 37   |
|        | Repubblica.it                            | 30/10/2024 | <i>La protesta delle aziende dell'automotive: Assurdo tagliare il fondo</i>  | 39   |
|        | Repubblica.it                            | 30/10/2024 | <i>Stellantis, tavolo al Mimit il 14 novembre dopo il "no" di Elkann al Parlamento</i>   | 40   |
|        | Sicurauto.it                             | 30/10/2024 | <i>Incentivi auto 2025: cosa dobbiamo aspettarci davvero</i>   | 42   |
|        | Tg24.sky.it                              | 30/10/2024 | <i>Manovra 2025, previsto un taglio da 4,6 miliardi di euro al Fondo Auto: cosa cambia</i>                                     | 46   |
|        | Torinoggi.it                             | 30/10/2024 | <i>La tempesta perfetta travolge l'indotto auto torinese: il 2024 e' nero (e c'e' chi medita la fuga)</i>                      | 49   |
|        | Trasportale.it                           | 30/10/2024 | <i>Pubblicato l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024</i>  | 52   |
|        | Ansa.it                                  | 31/10/2024 | <i>Urso, ridotti fondi per incentivi auto, servono risorse europee</i>   | 60   |
|        | Lapresse.it                              | 31/10/2024 | <i>Stellantis, John Elkann diserta audizione in Parlamento. Meloni: "Mi sarei aspettata piu' rispetto"</i>                     | 64   |
| 1+11   | Il Sole 24 Ore                           | 31/10/2024 | <i>Indotto auto, ricavi giu' per il 55% della filiera (F.Gre.)</i>   | 67   |
| 11     | Il Sole 24 Ore                           | 31/10/2024 | <i>Meloni: Elkann ha mancato di rispetto. Urso convoca tavolo Stellantis il 14 novembre (F.Greco)</i>                          | 69   |
| 34     | Corriere della Sera                      | 31/10/2024 | <i>Stellantis, bufera politica su Elkann. "Il suo no offende le istituzioni" (C.Voltattorni)</i>                               | 70   |
| 24     | La Repubblica                            | 31/10/2024 | <i>La protesta delle aziende auto. "Assurdo tagliare il fondo" (D.Longhin)</i>   | 71   |
| 8      | La Stampa                                | 31/10/2024 | <i>Anfia all'attacco del governo. "Non ha strategia sull'auto" (L.Di Paco)</i>   | 73   |

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata       | Data       | Titolo  | Pag. |
|--------|---------------|------------|---|------|
| 7      | Il Messaggero | 31/10/2024 | <i>"Elkann non ha rispetto". Asse premier-opposizione (F.Malfetano/U.Mancini)</i> | 75   |
| 1+8    | Il Giornale   | 31/10/2024 | <i>Elkann calpesta il Parlamento Meloni lo inchioda (P.Bonora)</i>                | 77   |

ACCESSO ARCHIVI

**LAPRESSE**  
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: enzie rating non lo notino 11:55: Migranti: Salvini, a Bologna sentenza anti-italiana di giudice comunista 11:43: Antitrust: avvia

Home » **Economia**



## Auto, il ministero convoca il Tavolo su Stellantis per il 14 novembre

Parteciperanno, oltre all'azienda e ai sindacati, anche la filiera dell'automotive e le regioni che ospitano le fabbriche

30 Ottobre 2024

Il **ministero delle Imprese e del made in Italy** su indicazione di **Adolfo Urso** ha convocato il **Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre** a Palazzo Piacentini. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'**azienda**, delle **regioni sede di stabilimenti** produttivi, delle **organizzazioni sindacali** e **dell'Anfia** (Associazione nazionale filiera italiana automotive).

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Tag: **Anfia**, **auto**, **automotive**, **sindacati**, **Stellantis**, **Urso**

Condividi questa



Notizia:



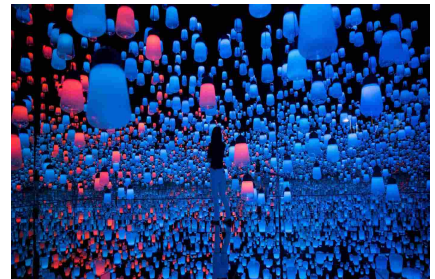
### ULTIME NEWS



**Volkswagen, utile crolla del 63% nel terzo trimestre**



**Pil invariato nel terzo trimestre, a +0,4% sull'anno**



**Il mercato dell'Ict italiano vale oltre 42 miliardi**



**Manovra, ci sarà un collegato dedicato alle nuove tecnologie**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## AUTOMOTIVE

# Ue, dazi sulle elettriche cinesi Audi chiude uno stabilimento

di **Diego Longhin**

**ROMA** – Non c'è accordo tra Europa e Cina. I canali di comunicazione tra Bruxelles e Pechino rimarranno aperti, ma dalla mezzanotte di oggi i produttori di auto elettriche del Dragone che importano le loro vetture nel Vecchio Continente dovranno fare i conti con i nuovi dazi. E la Germania, il grande malato dell'auto in Europa, teme le ritorzioni della Cina, soprattutto sull'export dei veicoli di grande cilindrata. Motivo in più per il cancelliere Olaf Scholz, che è già alle prese con la Volkswagen pronta a chiudere tre stabilimenti e con Audi che ha annunciato lo stop della produzione di auto a batteria nell'impianto a Bruxelles, di andare in pressing su Ursula von der Leyen per trovare una soluzione pacifica con Pechino. La presidente della Commissione Ue, dal canto suo, ha già iniziato una ricognizione per capire quali misure adottare per sostenere l'industria dell'automotive. L'Europa vuole prendere in mano la situazione prima che sia troppo tardi.

Von der Leyen ha già fatto una serie di incontri. Il primo ottobre ha visto a Ginevra il presidente di Stellantis, John Elkann, con il quale ha avuto uno scambio informale durante un pranzo di lavoro per capi di Stato e di governo, ministri e capidelegazione dedicato alla competitività dell'industria auto. Il 7 ottobre, a Bruxelles, ha invece ricevuto l'ad di Bmw, Oliver Zipse, e quello

di Mercedes-Benz, Ola Källenius. Elkann non andrà in audizione in Parlamento, come richiesto dalle mozioni approvate alla Camera. Il presidente di Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, scrive al presidente della commissione Attività produttive della Camera, Alberto Gusmeroli, per spiegare «che non ci sono aggiornamenti» rispetto a quello che ha già spiegato l'ad Carlos Tavares l'11 ottobre. Ribadisce «la disponibilità a un dialogo franco e rispettoso» e soprattutto sottolinea che «Stellantis prosegue le interlocuzioni con il ministero delle Imprese e del Made in Italy nell'ambito del tavolo di confronto istituito presso il dicastero, in attesa della convocazione ufficiale presso la presidenza del Consiglio». Elkann attende che sia la premier Meloni a convocare una riunione più volte annunciata.

In Germania sta invece montando la protesta dei lavoratori Volkswagen con manifestazioni davanti alla fabbrica di Osnabrueck. A rischio anche quelle in Sassonia, mentre in Belgio a febbraio chiuderà la fabbrica Audi che realizza il Suv Q8 e-tron. Il governo semaforo sembra poi essere arrivato al capolinea per le divisioni interne e la crisi del principale produttore tedesco è stata affrontata con incontri separati. Il primo con il leader liberale delegato alle Finanze, Christian Lindner, senza concludere nulla. Poi nel pomeriggio il vero ver-

tice a cui ha partecipato Scholz e l'ad della casa di Wolsburg, Oliver Blume. Il cancelliere avrebbe messo sul tavolo sconti sui costi dell'energia. Un aiuto che pare insufficiente. Gli effetti della crisi tedesca, dove la produzione in generale è scesa del 4,2% e in Volkswagen del 18%, rischiano di essere pesanti per l'Italia, dove il governo Meloni ha tagliato 4,6 miliardi dal fondo automotive, l'80%, cancellando qualsiasi ipotesi di incentivi per l'acquisto di veicoli nel 2025. Per **l'Anfia** l'export della componentistica italiana da gennaio a luglio è calato dello 0,8%, ma quello diretto verso la Germania, primo partner commerciale, ha subito un calo del 6%.

I dazi Ue, nella denuncia della presidente dell'Associazione tedesca dell'industria automobilistica Hildegard Mueller, «rischiano di aggravare la situazione perché sono un passo indietro per il libero commercio e per la salvaguardia dei posti di lavoro». Le case automobilistiche pagheranno alla dogana un'imposta fino al 45,3%. Tassa composta dal 10%, tariffa già in vigore per l'ingresso di e-car, a cui si aggiunge un extra che va dal 17 al 35,3% a seconda del marchio e della collaborazione o meno con la Ue sull'indagine rispetto alle sovvenzioni ricevute dallo Stato. Misure che saranno valide per 5 anni. Entrate previste? 2 miliardi l'anno. Anche Tesla pagherà un extra, +7,8%, per le auto in arrivo da Shanghai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

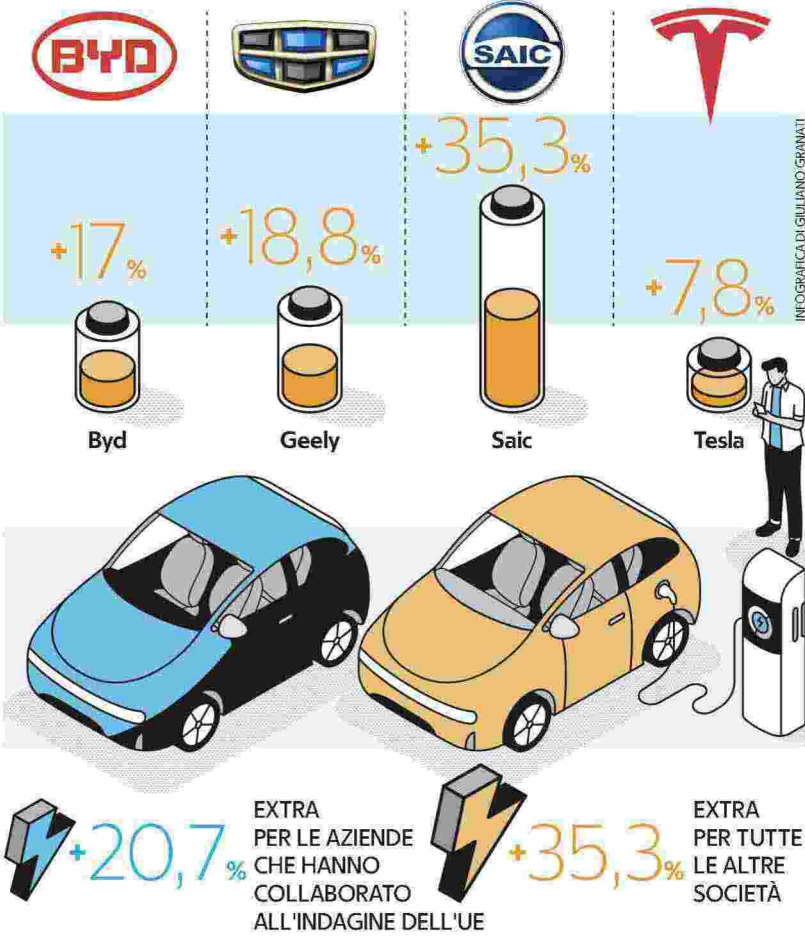
**Dalla Germania  
i primi effetti  
sull'indotto italiano  
Da gennaio a luglio  
export giù del 6%**

**La crisi in Europa:  
a inizio ottobre  
von der Leyen  
ha incontrato Elkann  
presidente Stellantis  
e i manager  
di Bmw e Mercedes**

**I dazi anti-Cina sulle e-car**

10%

TASSA DI IMPORTAZIONE VEICOLI ELETTRICI DALLA CINA IN VIGORE



**▲ Al vertice Ue**  
La presidente Ursula von der Leyen

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Giorda (Anfia): «Stavamo valutando ammortizzatori ad hoc per le aziende che li hanno esauriti»

## Il Mef taglia gli incentivi a 200 milioni l'anno «L'automotive è in crisi, il governo sbaglia»

### IL CASO

CLAUDIALUISE

Partito con una dotazione di 8,7 miliardi dal 2022 al 2030, il Fondo automotive si trova svuotato con l'ultima legge di Bilancio di circa l'80% delle risorse rimanenti (5,8 miliardi). E già dal 2025 gli incentivi all'acquisto di auto elettriche potrebbero essere nulli o quasi. Partendo dai dati, il fondo fu istituito dal governo Draghi a marzo 2022 con una dotazione da 8,7 miliardi: di questi, 700 milioni erano destinati al 2022 e un miliardo per ogni anno successivo. Sono le risorse da cui, per il triennio 2022-2024, due dpcm hanno ripartito e finanziato sia gli incentivi auto e veicoli commerciali (650 milioni annui) che i contratti di sviluppo e accordi di innovazione vincolati alle imprese all'automotive (400 milioni complessivi).

La dotazione del fondo per gli anni dal 2025 al 2030, salvo qualche rimanenza degli incentivi 2024, era esattamente di 5,82 miliardi di euro. Nella relazione tecnica al ddl bilancio approvato nel consiglio dei ministri e inviato alla Camera, in particolare nel prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, alla tabella che indica i «tagli» al ministero per le Imprese e per il Made in Italy c'è la decurtazione di oltre 4,6 miliardi. In particolare, alla dotazione 2025 di 762.186.388 euro vengono sottratti 562.186.388 euro e rimangono 200 milioni che dovrebbero servire sia per gli incentivi sia per aiutare le imprese che devono affrontare la transizione. Lo stesso vale per il 2026 (alla dotazione di un miliardo vengono sottratti 800 milioni) e per il 2027. Ma anche per gli anni dal 2028 al 2030 il risultato è lo stesso, 600 milioni da dividere per tutto il biennio.



Gianmarco Giorda (Anfia)

«Siamo sconcertati e preoccupati perché questi tagli sono in controtendenza rispetto al lavoro fatto in questi mesi. Stavamo definendo misure di politica industriale per rendere più competitiva la filiera e invece senza risorse è impossibile sostenere le imprese» sottolinea il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda.

Tra i progetti che inevitabilmente potrebbero non vedere la luce ci sono gli ammortizzatori sociali straordinari, specifici per i lavoratori dell'automotive. «Avevamo proposto

di utilizzare parte dei fondi per sostenere la cassa integrazione straordinaria, perché molte aziende stanno per finire i contatti e c'è il rischio che si debbano licenziare lavoratori. Nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale» aggiunge Giorda. I tagli sono stati una sorpresa: «Ce ne siamo accorti analizzando le tabelle del disegno di legge di bilancio, non ci avevamo prospettato nulla. La scelta ricade in un momento di particolare difficoltà per il settore a partire dalla crisi della Germania, al calo del mercato in tutta Europa ma in Italia ancora più forte, fino alla transizione che non sta andando alla velocità auspicata». E c'è anche un ultimo fattore: «Per non pagare le sanzioni i costruttori potrebbero decidere di ridurre la produzione di auto termiche nei prossimi mesi. Un scelta che preoccupa la filiera della componentistica italiana». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# L'Italia dirotta su navi e aerei militari i 4,6 miliardi destinati all'automotive

## LA POLEMICA

ROMA Dal sostegno al settore dell'auto, cardine della manifattura made in Italy, a quello della Difesa. I 4,6 miliardi previsti dalla Manovra per supportare le politiche industriali legate alle quattro ruote e all'indotto passano di mano, cambiando destinazione. Un segno dei tempi. Per certi versi molto preoccupante. Visto che a guadagnarci, in questo nuovo orientamento, sarà l'industria più orientata al militare che al settore civile.

I soldi, senza una modifica in sede parlamentare, finiranno allo sviluppo nel settore aeronautico, alla tecnologia per la difesa aerea nazionale (radar e sistemi di controllo), alle unità navali Fremm, le fregate di ultima generazione, e al settore marittimo (navi porta droni). Un totale, si legge nelle tabelle allegate alla legge di bilancio, di 11,3 miliardi su un orizzonte temporale più lungo, che arriva al 2039. Sostanzialmente nuove risorse per Fincantieri e Leonardo, ma anche per tutte le imprese del comparto che sono specializzate in queste nuove tecnologie per la difesa del Paese.

Come detto la legge di bilancio 2025 certifica con le tabelle di accompagnamento il definanziamento per 4,55 miliardi del Fondo Automotive gestito dal ministero delle Imprese e del Made in Italy. Restano a disposizione, fanno notare Anfia e sindacati, circa

1,2 miliardi per una sforbiciata complessiva che arriva all'80 per cento. Il Fondo, voluto da Mario Draghi, aveva 8,3 miliardi di finanziamento provenienti. E ne ha già utilizzati 3 per spingere sulla transizione green, ovvero per finanziare gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni e le agevolazioni alla filiera produttiva.

## IL DECALAGE

Il taglio al fondo dell'automotive vale 2,2 miliardi nel 2025 e 2,4 dal 2026 al 2030. Il Mimit perde anche 95 milioni in un triennio per i contratti di sviluppo del settore industriale. Nella sezione II si incontra il rifinanziamento a regime delle missioni internazionali (1,27 miliardi nel 2025, 1,57 dal 2026), che non andranno più rincorse di manovra in manovra, o il prosciugamento del fondo delega fiscale (14,1 miliardi in cinque anni per stabilizzare l'Irpef a tre aliquote avvia quest'anno).

Tornando all'auto, sia le imprese del settore, Stellantis in testa, che la filiera sperano in un ripensamento. Fim, Fiom e Uilm esprimono a questo proposito profonda preoccupazione: «in un momento in cui l'intero comparto automotive si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi, risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro».

## LA CIG

Del resto a inizio anno sarà anche necessario da parte del governo rifinanziare la cassa integrazione in scadenza per gli stabilimenti Stellantis e per molte imprese dell'indotto in difficoltà. Sono a rischio, senza il rinnovo, oltre 25 mila posti di lavoro, denunciano i sindacati.

## L'ALLARME

Ma le organizzazioni sindacali temono, sulla scia di quanto annunciato dalla Volkswagen, che Stellantis segua il modello tedesco. Ovvero che chiuda gli stabilimenti. Del resto i dati sulla produzione sono allarmanti per Mirafiori, Melfi e Cassino. Gli operai delle carrozzerie di Mirafiori hanno lavorato 9 giorni da agosto in poi. Si prevedono ulteriori stop fino a fine anno (si lavorerà - stimano i sindacati - sulla 500 elettrica 9-10 giorni fino al 31 dicembre). A Cassino, che ha 2.500 dipendenti, il contratto di solidarietà scade a fine anno, e attualmente in fabbrica c'è la metà della forza lavoro. I 5.400 di Melfi, in solidarietà almeno fino a giugno 2025, lavorano, quando va bene, 2 giorni a settimana sulle catene di montaggio delle Jeep. Insomma, un panorama desolante. Sulla stessa barca, insieme a Stellantis, ci sono poi decine di aziende dell'indotto del settore automotive. Le più martoriate dalla crollo della produzione nel 2024 sono Magneti Marelli, Denso, Ma Group e Bosch.

**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I SINDACATI TEMONO CHE STELLANTIS, SENZA ALTRI FONDI, POSSA SEGUIRE IL MODELLO TEDESCO E CHIUDERE LE FABBRICHE**





Lo stabilimento di Mirafiori



La nave Byd Explorer che ha trasportato auto cinesi nel porto di Vlissingen in Olanda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**Automotive** Preoccupa l'annunciato taglio di 4,6 miliardi. Una azienda su tre ricorre alla cassa integrazione

# Auto, allarme piccole imprese

Accuse al governo: «Colpo basso ridurre gli aiuti al settore. Crollo dei fatturati»

«L'annunciato taglio di 4,6 miliardi al fondo automotive destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera, è

un colpo basso al settore che non può essere accettato. È inutile parlare di sostegno al comparto quando poi si operano scelte di questo genere». Fabrizio Cellino,

presidente di Api Torino, l'associazione che riunisce le piccole imprese del territorio, spara ad alzo zero contro il governo che ha cancellato con un colpo di spugna dalla

Manovra di bilancio: 4,6 miliardi destinati all'automotive e ai progetti di conversione del comparto. Come è noto, il 34% del valore aggiunto della filiera a quattro ruote è prodotto in Piemonte da 713 aziende.

a pagina 5 **Benna**

## Auto, le piccole imprese contro il governo «Colpo basso ridurre gli aiuti al settore»

L'allarme di Api Torino: il fatturato della filiera è crollato del 50%. Una realtà su tre utilizza la Cig

«L'annunciato taglio di 4,6 miliardi al fondo automotive destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera, è un colpo basso al settore che non può essere accettato. È inutile parlare di sostegno al comparto quando poi si operano scelte di questo genere». Fabrizio Cellino, presidente di Api Torino, l'associazione che riunisce le piccole imprese del territorio, spara ad alzo zero contro il governo che ha cancellato con un colpo di spugna dalla Manovra di bilancio: 4,6 miliardi destinati all'automotive e ai progetti di conversione del comparto. Come è noto, e come verrà ribadito oggi alle 11 al Mauto, all'incontro di Anfia e di Camera di Commercio di Torino sullo stato di salute (tutt'altro che buono) sulla componentistica italiana, il 34% del valore aggiunto della filiera a quattro ruote è prodotto in Piemonte da 713 aziende che impiegano 57 mila addetti. E di questa ricchezza buona parte viene generata in pro-

vincia di Torino. Ridurre risorse a un comparto con il motore in panne significa, secondo il leader delle piccole imprese che ieri ha presentato i dati previsionali di Api, mettere un freno ai progetti di riconversione di queste aziende.

«I numeri ci riportano, come temevamo, un forte peggioramento della situazione del sistema delle imprese — ha spiegato Cellino —. Preoccupa soprattutto il fatto che a soffrire sono adesso anche le imprese più presenti sui mercati esteri. Il rallentamento degli investimenti e l'aumento del ricorso agli ammortizzatori sociali sono altrettanti segnali di forte preoccupazione». Insomma, sulla filiera dell'automotive piemontese piove sul bagnato. Anche per chi, tra l'incudine dell'elettrico e il martello della crisi di Stellantis e Volkswagen, prova a diversificare, investendo in nuovi settori di forniture per l'aerospazio e la nautica. Le competenze ci sono, ma servono capitali per darne poi nerbo industriale. Servirebbe almeno, dicono molti imprenditori,

un nuovo patto tra Sace e le imprese per agevolare sistemi di garanzie bancarie.

Gli imprenditori torinesi dell'auto vedono nero. Il grado di fiducia secondo l'analisi dell'ufficio studi di Api è precipitato a meno 48,3%; i piani di investimento sono stati rimandati mentre continua ad aumentare il ricorso agli ammortizzatori sociali, che entro fine anno coinvolgerà il 27,6% delle imprese (fino al 32,1% delle imprese manifatturiere). «Il rallentamento generale dei principali mercati internazionali di riferimento per le imprese del territorio — precisa Fabio Schena direttore dell'ufficio studi di Api — si riflette sul grado di fiducia anche di quelle con una maggiore vocazione all'export. Mentre, pur rimanendo su terreno negativo, il grado di fiducia espresso dalle imprese di maggiori dimensioni (oltre 49 addetti) è meno drammatico, poiché si attesta al -15,4%».

Le nuove previsioni per il secondo semestre del 2024 vedono ulteriormente al ribasso quelle formulate a Luglio 2024 da Api, che già annunciavano una fase di forte

rallentamento dell'economia torinese. I saldi relativi ai livelli attesi di produzione, ordini e fatturato scendono sotto il -50% con una produzione in caduta verticale -52,5%, così gli ordini -52,7% e il fatturato: -55,4%. Inutile girarci attorno secondo il presidente Cellino: «È a rischio il percorso, sempre più impellente, della doppia transizione digitale e sostenibile».

Il taglio al settore automotive rischia non solo di compromettere gli obiettivi di sostenibilità, ma anche di lasciare indietro migliaia di micro e piccole imprese, incluse quelle artigiane. «Se non si interviene tempestivamente si rischia di mettere in crisi un settore fondamentale per l'economia del Piemonte e del Paese — ha affermato Giovanni Genovesio presidente di Cna Piemonte — Le micro e piccole imprese della filiera non possono sostenere da sole il peso di una transizione verso l'elettrico, soprattutto in assenza di infrastrutture adeguate che facilitino l'acquisto e l'uso dei veicoli elettrici da parte dei consumatori».

**Christian Benna**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

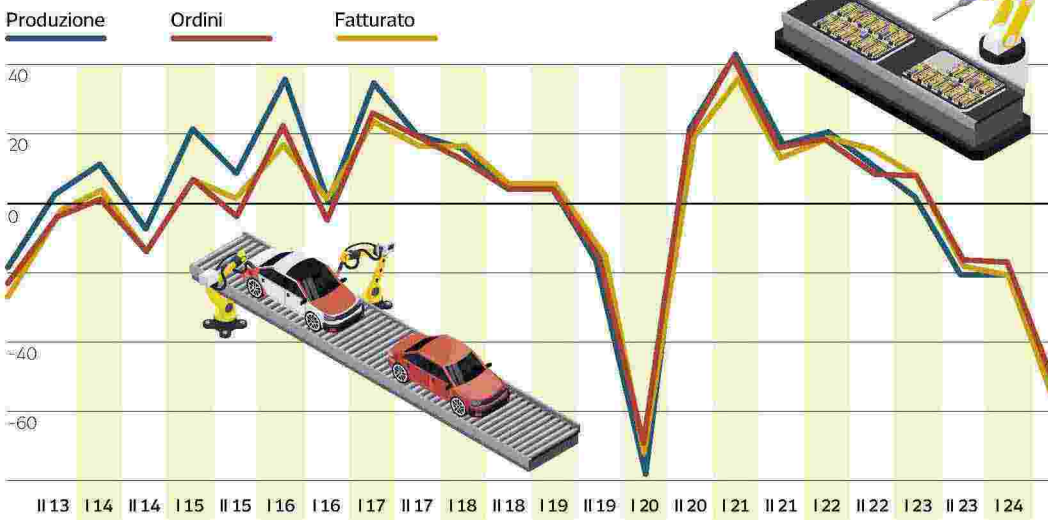
# L'industria e le auto

## Previsioni 2° Semestre 2024

● Rilevazione Ottobre 24 ● Rilevazione Luglio 24

| PRODUZIONE | ORDINI             | FATTURATO          |
|------------|--------------------|--------------------|
| -52,5%     | -52,7%<br>(-61,4%) | -55,4%<br>(-61,4%) |
| -34,2%     | -27,6%<br>(-32,5%) | -21,2%<br>(-29,1%) |

### Serie Saldi: Produzione, ordini e fatturato



**Cellino Api Torino**  
È inutile parlare di sostegno al comparto quando poi si operano scelte di questo genere



**Genovesio Cna**  
Le micro e piccole imprese della filiera non possono sostenere da sole il peso di una transizione verso l'elettrico

### La vicenda

- Il governo ha deciso di tagliare 4,6 miliardi di risorse destinate alla filiera dell'auto
- Secondo Api Torino le Pmi sono le più danneggiate dalla crisi e senza questi fondi non riusciranno a convertire le produzioni

### Territorio in crisi

Il 34 per cento del valore aggiunto dell'automotive italiano è prodotto in Piemonte

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Mai dire Urso

**I tagli all'automotive allarmano le imprese, ma sono l'ultimo capitolo di una politica senza strategia**

Roma. Per le migliaia di imprese italiane sull'orlo di una crisi, non solo di nervi, la notizia è stata deflagrante: la prossima legge di Bilancio taglia il fondo Automotive che serve a sostenere la transizione e gli inve-

stimenti dell'80 per cento. Le mani di forbice sono quelle del ministro delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, lo stesso ministro che ha istituito il fondo pochi mesi prima che cadesse il governo Draghi. L'imbarazzo però è tutto di Adolfo Urso, il ministro

che in questi due anni di governo Meloni è stato interlocutore diretto dell'industria del settore, costruendo un rapporto tanto conflittuale con Stellantis, quanto di grande intesa con le imprese della filiera italiana. *(Sicilia segue a pagina tre)*

# Mai dire Urso, ora è chiaro: guida il ministero senza mani

*(segue dalla prima pagina)*

A leggere la relazione tecnica della manovra depositata lunedì in Parlamento, diversi rappresentanti delle associazioni di categoria - dai sindacati ai concessionari, dai produttori esteri a quelli italiani - hanno fatto un balzo sulle loro sedie. "Siamo rimasti sorpresi e anche un po' delusi", dice Gianmarco Giorda, il direttore generale di Anfia, l'Associazione nazionale della filiera automobilistica che da un anno porta avanti con il ministero un piano di lavoro condiviso per rilanciare la produzione italiana. Il taglio è di 4,6 miliardi, spostati sull'industria della Difesa, e questo significa che a meno di rimediare altre risorse - la questione ora si sposta in Parlamento - restano solo 1,2 miliardi per sostenere il settore, già fiaccato dalle norme ambientali europee, dalla concorrenza cinese e da una domanda incerta. Con questi fondi sono stati finanziati negli ultimi anni gli incentivi all'acquisto, quelli chiesti a gran voce soprattutto da Stellantis. Ora, fa sapere il ministro Urso, "tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del made in Italy". Una strizzata d'occhio proprio ad Anfia, che rappresenta la componentistica italiana.

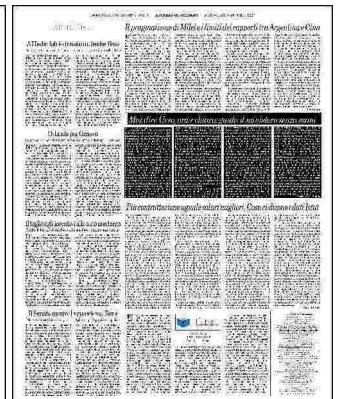
Il problema è che nonostante il grande attivismo del ministro, da un anno a questa parte la produzione domestica delle autovetture è calata del 37 per cento mentre quella di parti e accessori del 18,7 per cento. Senza un piano straordinario di politica industriale con un orizzonte di lungo termine sarà difficile invertire il trend, avvertono le imprese, ma di questo piano non c'è traccia nelle attività di Urso. E i tagli appena inseriti in manovra non fanno che peggiorare le prospettive.

Non è chiaro per esempio come il ministro intenda dare seguito all'annuncio di aumentare la produzione nazionale fino a un milione di veicoli, una cifra che includerebbe anche quelli commerciali e non solo le automobili e che dopo alcune precisazioni ha come orizzonte il 2030. La scorsa primavera la richiesta era stata rivolta all'unico produttore italiano, Stellantis, con cui Urso ha ingaggiato un braccio di ferro dall'esito poco rassicurante, visto l'uso a intermittenza della cassa integrazione e gli stop and go della produzione, i più recenti negli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, Termoli e Pratola Serra. Negli stessi mesi, in linea con la polemica portata avanti dal ministro, sono state sequestrate al porto di Livorno più di un centinaio di Topolino perché prodotte in Marocco

ma con un adesivo tricolore appiccicato. Anche l'Alfa Romeo Junior ha cambiato nome, dacché doveva essere chiamata Milano, perché prodotta in Polonia. Ma questo, come è ovvio, non ha contribuito all'aumento della produzione nazionale. Il ministro ha poi annunciato di avere avviato un'interlocuzione con alcuni produttori cinesi interessati a investire in Italia, così da ridimensionare il ruolo di Stellantis e aprire nuovi stabilimenti. Dopo un viaggio in Cina e diversi rumors, il piano sembra però essere congelato. Il motivo è la politica ambigua del governo italiano verso Pechino, visto che da una parte cerca di attrarre investimenti e dall'altra vota a favore dei dazi alle auto elettriche cinesi approvati dall'Unione europea. C'è poi la guerra che Urso ha ingaggiato a Bruxelles per chiedere di anticipare la revisione del bando alle auto diesel e benzina. Per il momento la proposta è stata respinta dalla vicepresidente designata della Commissione europea, Teresa Ribera, ma il ministro ha annunciato di volerci riprovare con un non paper presentato insieme alla Repubblica ceca. Un obiettivo ambizioso e annunciato con grande enfasi ma che non piace, a proposito di strategia nazionale, proprio all'unico produttore italiano.

**Maria Carla Sicilia**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'allarme lanciato dall'Anfia, l'associazione della filiera, non sarebbe stato condiviso con i vertici dell'Unione Industriali. È gelo fra i due enti

# Taglio ai fondi automotive, imprese in ansia "Colpo basso del governo, così ci uccidono"

## IL RETROSCENA

LEONARDO DIPACO

La tagliola di 4,6 miliardi decisa dal governo sul Fondo per l'Automotive annunciata lunedì dall'Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica - ha gettato nello sconforto il mondo delle aziende torinesi legate al comparto. Chi rischia di pagare il prezzo più alto sono le micro e piccole imprese, la spina dorsale della filiera attraverso forniture e sub-forniture ai grandi costruttori.

Il taglio previsto dal disegno di legge di Bilancio 2025 «è un colpo basso al settore che non può essere accettato: è inutile parlare di sostegno al comparto quando poi si operano scelte di

questo genere» dice il presidente di Api Torino, Fabrizio Cellino, commentando i risultati dell'indagine trimestrale dell'associazione che descrivono un momento di «incertezza, affanno e crisi». «L'indagine - conferma Fabio Schena, responsabile dell'ufficio studi di Api Torino - mette in chiaro un'economia locale in affanno, su cui continuano a pesare la crisi di ordini e uno stato di incertezza che insistono gravemente soprattutto sulle imprese manifatturiere dell'indotto automotive».

Anche secondo Cna Piemonte, oltre 30 mila soci, la decisione del governo di ridurre di 4,6 miliardi i fondi destinati all'auto impatterà non poco su una filiera già provata dalle sfide dell'elettrificazione e dalla pesante crisi che sta inve-

stendo il settore.

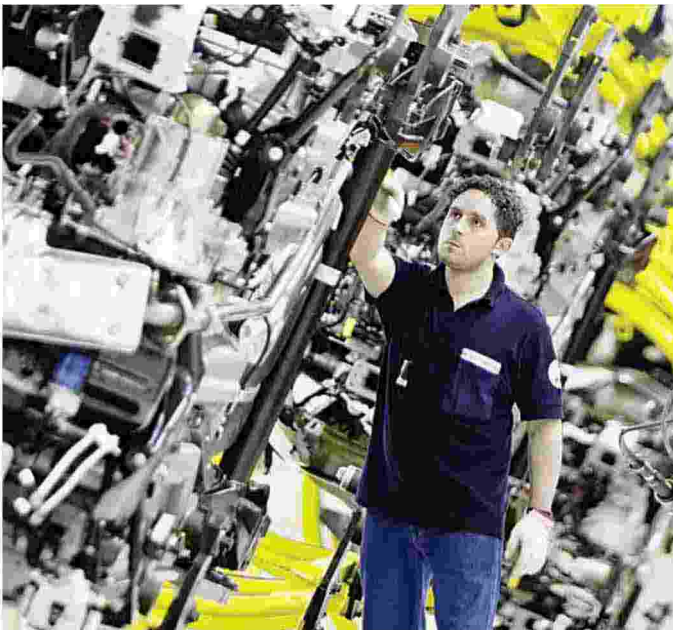
«Questo taglio delle risorse - denuncia il presidente di Cna Piemonte, Giovanni Genovesio - rappresenta una minaccia per la sostenibilità dell'intera filiera automotive, che conta migliaia di imprese e lavoratori. Se non si interviene tempestivamente si rischia di mettere in crisi un settore fondamentale per l'economia del Piemonte e del Paese».

La crisi dell'auto è arrivata anche in Regione con le opposizioni (M5S, Pd, Avs e Stati Uniti d'Europa) che hanno chiesto «con urgenza» la convocazione di un consiglio regionale aperto sull'automotive, definito dai capigruppo Disabato, Pentenero, Ravinale e Nallo «un settore che versa in una situazione sempre più grave e il cui futuro riguarda deci-

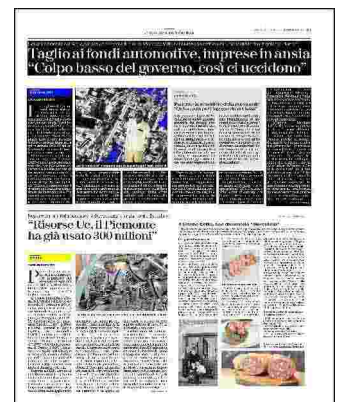
ne di migliaia di lavoratori e lavoratrici e la parte maggioritaria del tessuto manifatturiero piemontese».

L'allarme lanciato dall'Anfia ha anche creato qualche frizione all'interno degli equilibri del mondo industriale cittadino. Questo perché la notizia del taglio dei fondi deciso dal governo è arrivata quasi in simultanea al discorso del presidente dell'Unione industriali, Marco Gay, lunedì in assemblea alla presenza del numero uno di Confindustria Emanuele Orsini. In via Fanti pare non abbiano apprezzato il fatto che nessuno dell'Anfia abbia informato i vertici dell'Unione industriali in una giornata così importante: una mossa considerata come un tentativo di prevaricare le gerarchie confindustriali del territorio. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le micro e piccole imprese temono uno tsunami dopo il taglio dei fondi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Auto, Giorda (Anfia): Siamo sconcertati da tagli della legge di Bilancio

Home Economia Auto, Giorda (Anfia): Siamo sconcertati da tagli della legge di Bilancio

Auto, Giorda (Anfia): Siamo sconcertati da tagli della legge di Bilancio

30 Ottobre 2024

"Siamo sconcertati e preoccupati perché questi tagli sono in controtendenza rispetto al lavoro fatto in questi mesi. Stavamo definendo misure di politica industriale per rendere più competitiva la filiera e invece senza risorse è impossibile sostenere le imprese". Così il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda, sul Fondo automotive svuotato dall'ultima legge di Bilancio. In un colloquio con la Stampa aggiunge: "Avevamo proposto di utilizzare parte dei fondi per sostenere la cassa integrazione straordinaria, perché molte aziende stanno per finire i contatori e c'è il rischio che si debbano licenziare lavoratori. Nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale". E ancora sui tagli 'sorprendenti': "Ce ne siamo accorti analizzando le tabelle del disegno di legge di bilancio, non ci avevano prospettato nulla. La scelta ricade in un momento di particolare difficoltà per il settore a partire dalla crisi della Germania, al calo del mercato in tutta Europa ma in Italia ancora più forte, fino alla transizione che non sta andando alla velocità auspicata".

Ti potrebbe interessare anche



## Stellantis, in audizione alla Camera i sindacati lanciano l'allarme. Mimit convoca tavolo

Fiom: misure straordinarie o non fermeremo effetto domino. Fim: ammortizzatori stanno finendo, servono risorse Roma, 30 ott. (askanews) I tre sindacati metalmeccanici (Fim, Fiom e Uilm), che rappresentano più del 98%, sono uniti in una serie di proposte concrete per provare a salvare il sistema industriale del Paese. Non c'è abbastanza consapevolezza rispetto a quello che sta succedendo, lancia così l'allarme il leader della Fiom, Michele De Palma, in audizione alla Camera nelle commissioni riunite delle Attività produttive sul gruppo Stellantis. Secondo De Palma è necessario aumentare le risorse per l'automotive e non ridurle e avviare un pacchetto straordinario di interventi, sottolineando che le risorse pubbliche ci devono essere per chi decide di non delocalizzare e licenziare. Se l'effetto domino non lo fermiamo con un intervento straordinario ha spiegato ci troveremo a gestire migliaia di licenziamenti. Il numero uno della Fiom ha inoltre ricordato che il settore automotive è strategico. Un Paese che non ha un settore auto non è un Paese industriale. Il settore opera in un regime di monopolio e quest'anno rischiamo di produrre 300-400mila veicoli rispetto a una capacità di 2 milioni. Allarme condiviso e rilanciato dal segretario generale della Fim, Ferdinando Uliano, che in audizione alla Camera nelle commissioni riunite delle Attività produttive sul gruppo Stellantis ha avvertito: nel 2025 non avremo un grosso cambiamento, non ci sarà un'inversione di tendenza rispetto ai volumi prodotti dal gruppo Stellantis. Servirà, pertanto, una dotazione specifica per finanziare gli ammortizzatori sociali perché stanno finendo, tranne a Pomigliano e Atessa. E se finsiscono, l'azienda ci porterà i licenziamenti. Uliano ha parlato di scelta sciagurata del Governo in merito al taglio di risorse per il fondo automotive. Ha ribadito che per Stellantis è necessario un accordo che deve trovare una sua concretezza perché la situazione è in peggioramento. Abbiamo sollecitato un intervento della presidenza del consiglio, quella è la sede per un confronto. L'accordo di sviluppo deve riguardare Stellantis, ma anche le aziende della componentistica. Bisogna rivedere il piano industriale di Stellantis. Uliano ha poi affermato che il piano industriale di Stellantis effettivamente c'è, ma non è sufficiente. Servono interventi che ad oggi non riscontriamo da parte di Stellantis. Per la Fim diventa fondamentale che quell'accordo che noi stavamo tentando di costruire in sede ministeriale (Mimit, ndr) trovi una sua concretezza, perché diversamente la situazione che noi vediamo è di continuo peggioramento. Uliano ha ribadito la necessità di un accordo di sviluppo per il settore auto, che dovrebbe riguardare in primo luogo Stellantis, ma anche le aziende della componentistica. Deve prevedere una serie di impegni per quanto riguarda Stellantis ha aggiunto per rivedere quel piano che oggi non consente di dare tranquillità e prospettiva a un settore per noi importante. Bisogna invertire la tendenza al disimpegno di Stellantis. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera, Alberto Gusmeroli, ha anche reso noto che rinoverà la richiesta di audizione del presidente di Stellantis, John Elkann, che ieri ha declinato l'invito ad andare in Parlamento in quanto non avrebbe nulla di più da dire rispetto a quanto riferito dall'amministratore delegato Carlos Tavares. Lo ha detto Gusmeroli aprendo l'audizione dei rappresentanti sindacali alla Camera. Intanto, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro Adolfo Urso, ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).





## Filiera automotive, il 12% delle aziende italiane componentistica pensa di lasciare il settore

condividi l'articolo



Le imprese della componentistica auto sono pessimiste, il 12% valuta addirittura l'uscita dal settore. Emerge dall'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana [dell'Anfia](#) e della Camera di Commercio di Torino. Il 2024 viene considerato come «anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici», a partire dal fatturato che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un saldo del -32%. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli ordinativi interni (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli ordinativi esteri per il 50% degli operatori e saldo del -30%). Per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'occupazione, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli investimenti fissi lordi, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%.

**Attese sfavorevoli** riguardano tutte le categorie di operatori, tranne il cluster degli specialisti dell'aftermarket. Il quadro in Piemonte in termini prospettici si mostra ancora più negativo per tutti gli indicatori: in particolare per gli ordinativi interni ed esteri e per il fatturato. I piani di sviluppo delle imprese appaiono in larga misura influenzati dall'instabilità del quadro economico europeo (l'87% gli attribuisce una rilevanza almeno media) e dalle strategie delle case automobilistiche europee (l'82%,

### ECONOMIA



**GLI SVILUPPI**

**Mimit, tavolo Stellantis convocato per 14 novembre. Elkann no all'audizione in parlamento: «Non ho nulla da aggiungere»**



**LA PRECISAZIONE**

**Niente dazi per chi ha comprato un'elettrica cinese già importata in Ue e non ancora consegnata**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ma di alta rilevanza per il 55%). «Il dato preoccupante è quel 12% di aziende che ritiene possibile uscire dal settore automotive, si stanno creando altre opportunità come aerospazio, medicale, macchine movimento terra e nautica. Si perde storia, cultura, competenze, tecnologie che sono nate in Piemonte» spiega Nicola Scarlatelli, vicepresidente della Camera di Commercio di Torino

condividi l'articolo



L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Mercoledì 30 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 17:57 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Filiera automotive, il 12% delle aziende italiane componentistica pensa di lasciare il settore



Mimit, tavolo Stellantis convocato per 14 novembre. Elkann no all'audizione in parlamento: «Non ho nulla da aggiungere»



Niente dazi per chi ha comprato un'elettrica cinese già importata in Ue e non ancora consegnata

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC, Ferrari e Toyota più leggere nella 8 Ore del Bahrain per dare la caccia a Porsche



FE, il circuito di Valencia è inaccessibile ai veicoli. Lunedì dovrebbero cominciare i test ufficiali della stagione 11



Bagnaia e Ferrari, le Rosse sognano la rimonta. Dalla F1 alla MotoGP è in atto un finale di stagione emozionante

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Honda Forza 750, l'anima da GT si esalta nel my2025. Aggiornamenti estetici e tecnologici di rilievo



Nuovo Honda X-ADV, si evolve il crossover a due ruote. Unico nel suo genere: unisce stile, tecnologia e divertimento alla guida



Scrambler è anche 10° Anniversario Rizoma Edition. Nuova versione in serie limitata celebra il modello Ducati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Mimit, tavolo Stellantis convocato per 14 novembre. Elkann no all'audizione in parlamento: «Non ho nulla da aggiungere»

condividi l'articolo



Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro Adolfo Urso, ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Lo rende noto il ministero. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e [dell'Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).

«La questione non è più da Mimit ma da presidenza del Consiglio, come Scholz si occupa della questione Volkswagen la presidente Meloni si deve occupare della questione Stellantis»: lo ha detto il segretario generale della Fiom Cgil, Michele De Palma, in audizione davanti alle commissioni riunite Attività produttive della Camera e Industria del Senato, commentando la convocazione del tavolo Stellantis per il prossimo 14 novembre prossimo. De Palma ha spiegato che andrà al ministero delle Imprese e del Made in Italy per «dovere istituzionale», ma ha dunque rinnovato «la richiesta condivisa» di un tavolo a Palazzo Chigi.

**John Elkann non andrà in Parlamento** per discutere dei piani di Stellantis in Italia. «Non abbiamo nulla da aggiungere rispetto a quanto già illustrato dall'amministratore delegato», ha scritto Elkann al presidente della commissione Attività Produttive della Camera, Alberto Gusmeroli. Per Elkann l'audizione di Carlos Tavares dello scorso 11 ottobre è sufficiente a fare chiarezza sulla strategia della casa franco-italiana. Lo riporta il Corriere della Sera. Elkann ribadisce «la disponibilità a un dialogo franco e rispettoso» nell'ambito del tavolo di confronto istituito presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy che, tra gli altri, dovrebbe affrontare anche il tema del taglio da 4,6 miliardi apportato dalla manovra di bilancio al fondo per l'automotive.

### ECONOMIA



**L'OSSERVATORIO**  
Filiera automotive, il 12% delle aziende italiane componentistica pensa di lasciare il settore



**LA PRECISIONE**  
Niente dazi per chi ha comprato un'elettrica cinese già importata in UE e non ancora consegnata

### L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

**VAI ALLA PROMO**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Accedi

Tanto sono tutti uguali

Massimo Pandolfi

# ULTIMA ORA

6 € al mese

Tredicenne morta Schianto fatale Effetto Liguria in Emili... Scarpe tacco comodo Gatto smarrito Ragnatele giganti

CITTÀ ▾

MENÙ ▾

SPECIALI ▾

VIDEO

ULTIM'ORA ●

Ricerca

30 ott 2024



ULTIM'ORA

## Mimit, tavolo Stellantis convocato per giovedì 14 novembre

Con Azienda, Regioni sede di stabilimenti, sindacati e [Anfia](#)Con Azienda, Regioni sede di stabilimenti, sindacati e [Anfia](#)

**I**l Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro Adolfo Urso, ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Lo rende noto il ministero. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell'[Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).





© Riproduzione riservata

**POTREBBE INTERESSARTI ANCHE**

Ultima ora

Per il Ponte del 1 novembre in viaggio  
10 milioni di italiani

Ultima ora

Inps, gli uomini guadagnano il 28% in  
più delle donne

Ultima ora

Borsa: Europa in calo in attesa del voto  
Usa, bene Ubs e Vw

Ultima ora

Istat, Pil terzo trimestre invariato,  
+0,4% su anno

Ultima ora

Borsa: Milano peggiora (-1%) dopo il  
Pil, stabile lo spread



## Iscriviti alla Newsletter.

Il modo più facile di rimanere sempre aggiornati

REGISTRATI

Hai già un account? [Accedi](#)



# QN

Robin Srl Società soggetta a direzione e coordinamento di Monrif

Copyright ©2024 - P.Iva 12741650159 - ISSN: 2499-2968

[Dati Societari](#) [Privacy](#) [Impostazioni](#) [Privacy](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** **Economia** Industria

f X in ...

In evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

Accedi

Publicità

24

I NOSTRI VIDEO



EduFin, a novembre il mese dell'educazione finanziaria



Focus ESG - Episodio 39



Cipolletta (AIE): in manovra nulla per il libro, filiera soffre

Servizio | Automotive



# Auto, anno nero per l'indotto, fatturati in calo per il 55%, un terzo taglia l'occupazione

I dati dell'Osservatorio di Anfia e Cdc Torino - La componentistica interrompe la fase di recupero dopo il Covid, la quota di ricavi da Stellantis e Iveco passa dal 41,4 al 35%

di Filomena Greco

30 ottobre 2024



▲ (Photo by FREDERICK FLORIN / AFP)



Ascolta la versione audio dell'articolo



3' di lettura



Il 2024 si conferma un anno nero per i produttori italiani del settore

Loading...

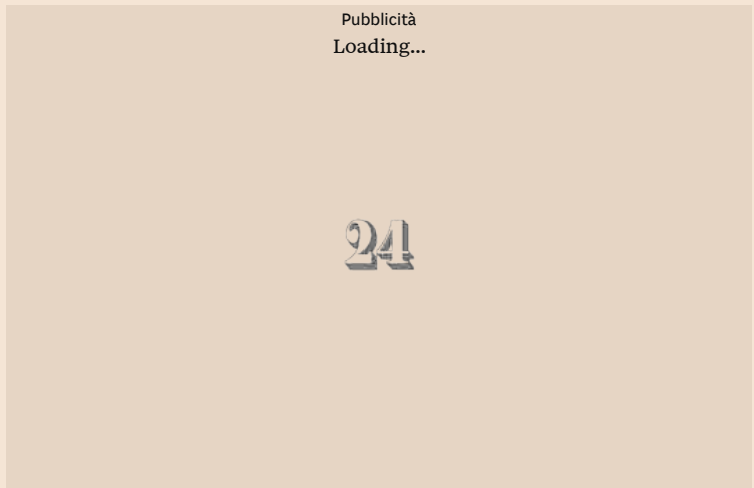
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



automotive e le previsioni sul 2025 sono tutt'altro che positivi. Per il 55% delle aziende, come raccontano i dati raccolti dall'Osservatorio che fa capo all'Anfia (Associazione delle imprese della filiera automotive) e alla Camera di commercio di Torino, l'anno in corso si porta dietro un calo del fatturato. L'elemento di maggiore criticità si conferma il mercato interno, un fattore legato perlopiù al [calo dei volumi produttivi di Stellantis in Italia](#), con una previsione di contrazione dei ricavi per due aziende su tre e un salto tra attese positive e negative a quota -40%. In un contesto industriale difficile in Europa e, in particolare, [in Germania](#), primo paese di esportazione per i componentisti Made in Italy, anche le attese sugli ordinativi dai mercati esteri, per il 50% delle imprese, con un saldo negativo del 30%.

Per le oltre 2mila imprese italiane della componentistica, con all'attivo 170mila addetti e quasi 60 miliardi di ricavi (fonte [Anfia](#)), si interromperà nel 2024 dunque un trend di recupero di ricavi iniziato dopo la fase del Covid, fase che ha archiviato comunque un 2023 con fatturati in crescita del 3,1%. Questa forte difficoltà che il settore sta attraversando si riflette sui livelli occupazionali, con le imprese che in un caso su tre si aspettano un calo degli addetti, e sulla propensione agli investimenti, che registra un saldo negativo del 19%. Tutti indicatori che peggiorano se si analizzano le performance delle imprese del settore in Piemonte, dove si concentra oltre il 30% delle aziende.



La previsione [dell'Anfia](#) è che i volumi produttivi del settore, tra auto e autoveicoli, cali del 30% con un allineamento, al 50%, tra auto e veicoli commerciali, un fatto quest'ultimo inedito nella storia industriale del paese storicamente caratterizzata da maggiori volumi per le autovetture rispetto alle altre tipologie di veicoli.

A pesare sul settore ci sono due fattori chiave, la contrazione dei volumi produttivi che pesa sull'Italia ma che rappresenta un trend anche europeo, e la transizione verso l'elettrico, che appare comunque in stallo, ma che rappresenta una incognita pesante per quel 30% di imprese che lavora nella produzione di componenti destinati ai motori tradizionali.ù

**ABBONAMENTO**  
Offerta Back to

**Podcast Market**  
**Mover**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Work: 12 mesi di Sole a 79€!  
Accesso illimitato al sito de Il Sole 24 Ore.

24

Scopri di più →

L'andamento dei listini, le storie societarie del momento e i protagonisti dell'attualità finanziaria  
Scopri di più →

24

In soli tre anni, la quota media di ricavi derivante per le imprese italiane da Stellantis e da Iveco è passata dal 41,4 al 35%, un trend negativo emerso a partire dal 2022 e che poi si sta ulteriormente abbassando. Tutto questo nonostante i legami tra l'indotto italiano e [il Gruppo Stellantis](#) restino forti: quasi il 70% delle imprese infatti ha Stellantis e Iveco direttamente o indirettamente nel proprio portafoglio clienti, quota che sale di dieci punti se si guarda all'indotto piemontese. In parallelo, cala la percentuale di imprese che dall'universo Stellantis-Iveco hanno ricavato oltre il 50% dei ricavi, dal 39 al 31% in Italia, dal 50 al 40% in Piemonte.

I dati del settore arrivano in una fase delicata se si guarda alla politica industriale, dopo il taglio di 4,6 miliardi di euro alle risorse del Fondo Automotive per i prossimi anni denunciato due giorni fa proprio da [Anfia](#). Il ministro Adolfo Urso ha convocato il tavolo Stellantis il prossimo 14 novembre. Per due aziende su tre è necessario uno strumento dedicato al sostegno del settore ma solo per una su tre le misure disponibili sono sufficienti.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [impresa](#) [IVECO](#) [Italia](#) [Gruppo Stellantis](#) [Germania](#)

**Per approfondire**

Tavolo Stellantis il 14 novembre. Schlein: stigmatizzare l'atteggiamento di Elkan

24

Volkswagen, crollano gli utili. «Costi lontani dall'essere competitivi»

24

**24+** La rivoluzione digitale e l'evoluzione dell'auto: Europa in ritardo

24

Filomena Greco  
redattrice

34

[in](#) LinkedIn [✉](#) Email

Espandi ▾

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Filiera automotive, 12% delle aziende pensa di lasciare settore

Le imprese della componentistica auto sono pessimiste, il 12% valuta addirittura l'uscita dal settore. E' questo che emerge dall'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana dell'Anfia e della Camera di Commercio di Torino. Il 2024 viene considerato come "anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici", a partire dal fatturato che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un saldo del -32%. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli ordinativi interni (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli ordinativi esteri per il 50% degli operatori e saldo del -30%). Per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'occupazione, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli investimenti fissi lordi, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%. Ne parliamo con Ivan Losio, leader financial and accounting service di EY. I numeri dei veicoli industriali tornano positivi dopo un'estate in flessione. Il mercato dei veicoli industriali torna in terreno positivo dopo un periodo estivo caratterizzato da una netta flessione. A settembre sono state immatricolate 1.710 unità, in crescita del 6,5% rispetto ai 1.605 veicoli dello stesso mese del 2023. L'incremento è trainato dal segmento dei mezzi pesanti, che mostra un avanzo dell'11,6% con 1.535 unità immatricolate. In controtendenza, i veicoli leggeri fino a 6 t hanno subito un disavanzo del 12,2%, mentre quelli medio-leggeri, tra 6,01 e 15,99 t, hanno registrato un calo ancor più marcato, del 26,5%. Da inizio anno, sono stati immatricolati complessivamente 22.501 nuovi veicoli, segnando un aumento del 2,2% rispetto ai primi nove mesi del 2023. "Dopo un'estate difficile, settembre ha visto una risalita delle immatricolazioni, grazie alla spinta del comparto pesante. Approfondiamo il tema con Paolo Starace, presidente sezione veicoli industriali Unrae. L'Italia a Corto di personale medico. 10.000 infermieri in arrivo dall'India. Diecimila infermieri dall'India per rinforzare gli ospedali e contrastare la mancanza organica di personale. La notizia di cui si era parlato nei giorni scorsi trova conferme oggi in un'intervista a Repubblica del ministro della Salute Orazio Schillaci: "Al recente G7 della Salute ho parlato con la viceministra indiana. Nel suo Paese ci sono ben 3,3 milioni di infermieri, tantissimi. Vogliamo portarne qua, intanto, circa 10 mila. L'idea è di farli reclutare direttamente dalle Regioni e qualcuno si sta già muovendo per metterli in corsia, ad esempio la Campania. Noi facciamo da tramite, magari per verificare con le autorità consolari l'effettiva conoscenza della nostra lingua di chi vuole lavorare in Italia. Sulla formazione professionale non ci sono problemi, in India è buona. Da noi mancano 30 mila infermieri e siamo tra gli Stati che li pagano peggio. Vanno rivalutati gli stipendi e date nuove mansioni". Ne parliamo con Marzio Bartoloni, Il Sole 24 Ore. L'Italia dell'economia si ferma lontano dagli obiettivi del Governo. Il terzo trimestre fermo dell'economia italiana fotografato dall'Istat nella sua stima preliminare solleva più di un'incognita sulle prospettive di crescita del Paese e offre, purtroppo, anche qualche certezza. Perché l'obiettivo del +1% scritto nel programma di finanza pubblica è oggi irraggiungibile, e pare chimerico anche il +0,8% ipotizzato nelle scorse settimane dopo le ultime revisioni delle serie storiche da parte dell'Istituto di statistica. La frenata italiana appare poi in controtendenza con il +0,4% dell'Eurozona, dopo il +0,3% del trimestre precedente: ma bisogna stare attenti a non confondere congiuntura e dati di fondo, perché il dato francese (+0,4%) nel periodo delle Olimpiadi e quello tedesco (+0,2%) non cambiano al momento il quadro di difficoltà strutturali di Parigi e Berlino, i due principali partner commerciali del Paese. Approfondiamo il tema con Gianni Trovati, de Il Sole 24 Ore.



Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24 Italia** Politica economica

f X in ...

In evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

👤 Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Spagna, piogge torrenziali in regione Valencia: oltre 50 morti



Presentato a Roma 11° Osservatorio sulle entrate fiscali e sul fin... del welfare



Sanità: ricerca Assosalute, 'italiani soddisfatti di farmacie ... famiglia'

Servizio | **Automotive**



# Mimit convoca Tavolo Stellantis il 14 novembre. Schlein: stigmatizzare l'atteggiamento di Elkann

Il Presidente della commissione Attività produttive della Camera Gusmaroli: «Rinnovata richiesta audizione Elkann»

di Redazione Roma

30 ottobre 2024



▲ Un operaio del gruppo Stellantis al lavoro.

## I punti chiave

- [Schlein, stigmatizzare l'atteggiamento di Elkann](#)
- [Gusmeroli, rinnoverò richiesta di audizione di Elkann](#)

Loading...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 2' di lettura



Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro Adolfo Urso, ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Lo rende noto il ministero. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e [dell'Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).

### Schlein, stigmatizzare l'atteggiamento di Elkann

Intanto non si attenua lo scontro a livello politico dopo che il presidente di Stellantis John Elkann ha deciso di non intervenire in audizione alla Camera. «Occorre stigmatizzare l'atteggiamento del presidente di Stellantis John Elkann» che ha declinato la richiesta di audizione in Parlamento «adducendo la motivazione che non vi sarebbero novità», ha affermato la segretaria del Pd, Elly Schlein, intervenendo stamani in commissione Attività produttive della Camera, riunita, con quella Industria del Senato. «Solo quattro giorni dopo la sua audizione - ha sottolineato - l'amministratore delegato Tavares ha cominciato a parlare alla radio di non escludere licenziamenti», inoltre nel frattempo c'è stato «da parte del governo un taglio incredibile ed inspiegabile di 4,6 miliardi del fondo dell'automotive». «Due novità - ha aggiunto Schlein - che meritavano un confronto». La segretaria del Pd ha quindi ringraziato il presidente della commissione Attività produttive Gusmeroli «se vorrà insistere», come annunciato, con la richiesta di audizione del presidente Elkann.

Pubblicità  
Loading...

24

### Gusmeroli, rinnoverò richiesta di audizione di Elkann

La commissione Attività produttive della Camera «rinnoverà la richiesta di audizione» del presidente del gruppo Stellantis, ha annunciato Gusmeroli, leggendo in apertura di seduta la lettera, resa nota ieri, con cui Elkann ha annunciato che non si recherà in Parlamento per essere ascoltato sulla situazione dell'automotive in Italia. «Credo - ha detto - che senta in sé la storia di un gruppo che ha dato tanto negli anni all'Italia ma ha ricevuto tanto dall'Italia e quindi anche per queste ragioni credo che sia utile interloquire con tutte le forze parlamentari».

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Auto, la preoccupazione del settore: il 55% delle imprese italiane prevede un calo del fatturato quest'anno

TELEBORSA

 Pubblicato il 30/10/2024  
 Ultima modifica il 30/10/2024 alle ore 15:23


Il settore automobilistico italiano è preoccupato per l'indebolimento dell'industria europea del settore e per la riduzione della **domanda**, acuito dalle tensioni geopolitiche internazionali, ma anche dalla necessità di stare al passo con quanto imposto dalla **transizione tecnologica**

ed **energetica**. È quanto emerge dalla nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla **Camera di commercio di Torino** e da **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), presentata oggi presso l'Auditorium del MAUTO.

Interrogate sulle **previsioni** per l'anno in corso le imprese si sono espresse con una visione marcatamente pessimistica. Il 2024 viene atteso, infatti, come anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici, a partire dal fatturato che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un saldo del -32%. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli **ordinativi interni** (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui **mercati esteri** (riduzione degli ordinativi esteri per il 50% degli operatori e saldo del -30%).

Per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'**occupazione**, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli **investimenti fissi lordi**, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%.

Nel 2023 le 2.135 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa 170.000 addetti e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a **58,8 miliardi di euro**. Seppure il **2023** mostri ancora una crescita del **giro d'affari** del +3,1% sul 2022, essa si presenta più contenuta rispetto all'anno precedente, nettamente inferiore a quanto registrato nel 2021 e, comunque, non riferibile a tutti i segmenti della filiera.

"Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

15/10/2024



Imprese industriali e servizi, nel 2022 continua a crescere valore aggiunto

11/10/2024

FerCargo: allarme sulle perdite del settore ferroviario merci

13/09/2024

Recruiting Day a Roma: Coopservice cerca 200 guardie giurate armate

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

30/10/2024

Amministratori indipendenti, Leo (MEF): non si può pensare a trattamenti fiscali differenziati

30/10/2024

Digital Angels presenta la nuova brand identity e il nuovo logo

30/10/2024

USA, vendite di case in corso in aumento a settembre

pessimista, preoccupata per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle case produttrici – ha spiegato il Presidente della Camera di commercio di Torino, **Dario Gallina**. –Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese, tra mantenimento della produzione per paesi extra-UE, virata verso l'elettrico o addirittura uscita dal settore auto. In questo contesto di incertezza, stabili gli investimenti in R&S, leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG".

Per **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA, "la crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei **costi di produzione** e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della **mobilità** stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario riguardo all'impattodella transizione industriale sull'occupazione. Secondo un recente studio di CLEPA, l'associazione europea della componentistica automotive, dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, essendo pari a 56.000 unità nonostante le per ora disattese proiezioni del 2021, che prevedevano 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025".

"Nel primo semestre 2024, sono stati annunciati **tagli** per ulteriori **32.000 posti di lavoro**, superando i 29.000 del secondo semestre 2020 – ha aggiunto Stella -. La **componentistica** è sotto pressione anche in Italia, dove l'impatto del perdurante calo dei volumi di veicoli prodotti rende urgente attuare misure di politica industriale per la competitività delle imprese e rende ancora più grave quanto prospettato in Finanziaria con la distrazione di circa l'80% delle risorse del **Fondo automotive 2025-2030** che auspichiamo possa essere corretta nel corso dell'iter parlamentare".

Servizio a cura di **teleborsa**

30/10/2024

**Di Ambiente: PiTESAI, ricerca di idrocarburi e gas release. L'analisi dei tecnici del Senato**

> **Altre notizie**

**CALCOLATORI**

- Casa**  
Calcola le rate del mutuo
- Auto**  
Quale automobile posso permettermi?
- Titoli**  
Quando vendere per guadagnare?
- Conto Corrente**  
Quanto costa andare in rosso?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## LA STAMPA

GEDI News Network S.p.A.  
Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -  
P.I. 01578251009 Società soggetta  
all'attività di direzione e coordinamento  
di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

|                          |                          |                        |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|
| <a href="#">CRONACA</a>  | <a href="#">ESTERI</a>   | <a href="#">SPORT</a>  |
| <a href="#">ECONOMIA</a> | <a href="#">POLITICA</a> | <a href="#">TORINO</a> |

---

|                                       |                               |                      |
|---------------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| <a href="#">Scrivi alla redazione</a> | <a href="#">Contatti</a>      | <a href="#">CMP</a>  |
| <a href="#">Pubblicità</a>            | <a href="#">Cookie Policy</a> | <a href="#">Sede</a> |
| <a href="#">Dati Societari</a>        | <a href="#">Privacy</a>       |                      |

FTSE MIB ▼ -1,21%    SPREAD ▲ 125,41    DOW JONES ▲ 0,32%    DAX ▼ -1,09%    MF Polizze Vita NEW    Visita MERCATI

Menu  🔍



ABBONATI Sfoglia il giornale

HOME NOTIZIE MERCATI PATRIMONI MF FASHION GENTLEMAN CLASS CNBC CLASS TVMODA EVENTI SHOP NEW NEWSLETTER

Mercati Borsa italiana Bond ETF Fondi Certificates & CW Future Indici Borse Estere Valute Cripto Commodity Spread & tassi Market Driver

/ News / Corporate Italia / Stellantis, il Mimit convoca il Tavolo. Intanto la Camera rinnova l'invito in Parlamento a John Elkann



↳ CORPORATE ITALIA

Leggi dopo

## Stellantis, il Mimit convoca il Tavolo. Intanto la Camera rinnova l'invito in Parlamento a John Elkann

di Anna Di Rocco e Valentina Simonella (MF-Newswires)

tempo di lettura 2 min

Il presidente della commissione Attività Produttive della Camera, Alberto Luigi Gusmeroli, riconvoca Elkann in audizione, dopo l'invito declinato. Nel frattempo i sindacati chiedono la revisione delle risorse per il Fondo automotive e l'assegnazione di una piattaforma small all'Italia



La commissione Attività Produttive della Camera «**rinnova la richiesta di audizione**» al presidente di **Stellantis**, John Elkann. L'annuncio del presidente della commissione, Alberto Luigi Gusmeroli, segue quello dello stesso **John Elkann** con cui, meno di ventiquattr'ore prima, ha declinato l'invito in Parlamento per essere ascoltato sulla situazione dell'automotive in Italia.

### Le più lette degli ultimi sette giorni

La rendita che non piace. Il 98% degli iscritti quando va in pensione prende l'intero capitale. Il governo cerca contromisure

Sempre più depositi all'estero:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Oggetto delle lettere la necessità dell'esecutivo di «perseguire il **confronto già avviato** con l'amministratore delegato, Carlos Tavares, portando all'attenzione del Parlamento il piano della casa automobilistica, in merito soprattutto alla **continuità produttiva** e al mantenimento dei posti di lavoro nel nostro Paese». Un'esigenza non condivisa dal gruppo automobilistico. Nella [lettera di Elkann si legge](#) infatti che l'azienda «non ha **nulla da aggiungere** rispetto a quanto già illustrato dal ceo».

## E il Mimit convoca il Tavolo Stellantis

E mentre a Montecitorio l'audizione veniva animata dai dibattiti dei rappresentanti del governo e delle sigle sindacali, il ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del titolare **Adolfo Urso**, ha convocato il Tavolo [Stellantis](#) per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Il tavolo - a cui sono invitati i rappresentanti delle Regioni sedi di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali, [dell'Anfia](#) e i rappresentanti dell'azienda - dovrebbe essere l'ultimo prima della **seduta conclusiva a Palazzo Chigi**.

- *Leggi anche: [Il governo convoca nuovamente il tavolo su Stellantis](#). Matteo Salvini: faremo di tutto per impedire i licenziamenti*

## I commenti delle opposizioni e le richieste dei sindacati

L'aver declinato l'invito, comunque, ha suscitato polemiche e commenti all'interno delle **opposizioni**. Per il leader di Azione, Carlo Calenda, si tratta di un «grave sgarbo istituzionale» messo a segno in un momento di forte criticità per il settore dell'auto. «Quello che accade il prossimo anno sul **settore automotive** è una crisi strutturale di proporzioni gigantesche che travolge il Pil italiano ed europeo», ha detto.

La segretaria del Pd, Elly Schlein, ha posto l'accento sulla necessità di «stigmatizzare l'atteggiamento del presidente di [Stellantis](#) » **auspicando a un «solido piano industriale** per la ricerca e lo sviluppo» e al reshoring della produzione in Italia. Da Giuseppe Conte, leader del Movimento Cinque Stelle, l'auspicio per «una strategia d'urto, un piano straordinario che sia di sostegno e rilancio della filiera» che vada di pari passo con un sostegno ai «costi energetici».

Rinnovato il **fronte comune** da parte dei sindacati. Dopo lo sciopero del 18 ottobre scorso in cui le sigle hanno sfilato assieme, Fismic Confsal, Fim Cisl, Fiom-Cgil, Uilm e Ugl Metalmeccanici hanno rivolto richieste compatte sia al governo sia alla casa automobilistica. In sintesi: maggiori **ammortizzatori sociali**, la revisione del taglio delle risorse per il **Fondo automotive**, un programma di investimenti e di protezione sociale e l'assegnazione da parte di [Stellantis](#) di una **piattaforma small all'Italia** in grado di produrre auto elettriche di piccole dimensioni e, dunque, meno costose. (riproduzione riservata)

Orario di pubblicazione: **30/10/2024 17:20**

Ultimo aggiornamento: **30/10/2024 17:44**

ecco perché le famiglie europee preferiscono i conti correnti di banche in paesi non di residenza

Btp da record, ecco 15 titoli di stato che rendono oltre il 4% e battono l'inflazione. Perché sono in odore di rally

Banche, Bbva arriva a 580 mila clienti in Italia grazie al conto corrente remunerato. Da gennaio cambia l'offerta: ecco di quanto

Cassa di Risparmio di Asti riscrive i conti: la banca abbatte l'utile netto della semestrale dopo un'ispezione di Bankitalia

## LifeStyle

### Emicrania, giocare d'anticipo con atogepant

La molecola si lega al recettore del Cgrp, ovvero del peptide correlato al gene della...



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News

## Il report dell' Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024

30 Ottobre 2024



Il settore della componentistica automotive italiana ha chiuso il 2023 con dati di crescita, ma le prospettive per il 2024 sembrano meno ottimistiche, evidenziando un clima di incertezza per gran parte degli operatori. L'unico segmento che prevede uno scenario di sviluppo positivo è quello dell'aftermarket, legato alla manutenzione e alla riparazione di veicoli già in circolazione, spesso più resilienti alle crisi e alle trasformazioni del settore.

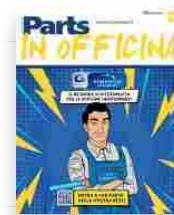
La pressione della scadenza europea del 2035, anno in cui si prevede il divieto alla vendita di nuove auto con motore a combustione interna, sta spingendo molte aziende della filiera a rivedere profondamente i propri modelli di business. La risposta delle imprese è diversificata: il 34% ha scelto di orientarsi verso mercati extra UE o di sviluppare tecnologie focalizzate sull'elettrico e l'idrogeno, mentre una parte significativa (12%) sta persino valutando l'uscita dal settore per investire in nuove industrie.



### PARTS

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITA': 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

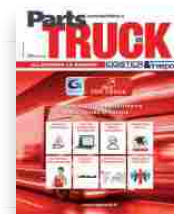
[Leggi la Digital Edition](#)



### Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



### PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

### CONSIGLIATO



### Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Questi dati sono stati presentati nella nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, promosso dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA. La presentazione, avvenuta presso l'Auditorium del MAUTO, è stata occasione di confronto sulle sfide cruciali del settore, con una tavola rotonda dedicata alle difficoltà e alle prospettive dell'automotive in Piemonte e nel resto d'Italia.

*"Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera pessimista, preoccupata per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle case produttrici- spiega il Presidente della Camera di commercio di Torino Dario Gallina. -Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese, tra mantenimento della produzione per paesi extra-UE, virata verso l'elettrico o addirittura uscita dal settore auto. In questo contesto di incertezza, stabili gli investimenti in R&S, leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG".*

Per Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica): *"La crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario riguardo all'impatto della transizione industriale sull'occupazione. Secondo un recente studio di CLEPA, l'associazione europea della componentistica automotive, dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, essendo pari a*

*56.000 unità nonostante le per ora disattese proiezioni del 2021, che prevedevano 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025. Nel primo semestre 2024, sono stati annunciati tagli per ulteriori 32.000 posti di lavoro, superando i 29.000 del secondo semestre 2020. La componentistica è sotto pressione anche in Italia, dove l'impatto del perdurante calo dei volumi di veicoli prodotti rende urgente attuare misure di politica industriale per la competitività delle imprese e rende ancora più grave quanto prospettato in Finanziaria con la distrazione di circa l'80% delle risorse del Fondo automotive 2025-2030 che auspichiamo possa essere corretta nel corso dell'iter parlamentare".*

## Il contesto internazionale 2023-2024

Nel 2023 l'economia globale ha subito un rallentamento, ma la dinamica è stata eterogenea: mentre gli Stati Uniti hanno mostrato dinamismo e le economie emergenti resilienza, l'Eurozona ha registrato un marcato rallentamento. Le politiche monetarie restrittive adottate dalle banche centrali per contrastare l'inflazione hanno contribuito alla decelerazione, mentre l'inflazione globale si è ridotta rispetto ai picchi del 2022.

Nel 2023 rispetto al 2022 la **domanda mondiale di autoveicoli** si è attestata a quasi **93 milioni di unità, +11,9%**, con volumi che superano quelli del 2019 (erano oltre 92 milioni). L'andamento delle vendite mondiali è stato fortemente influenzato dalle crescite registrate in Europa (+18,7% in EU27, EFTA e Regno Unito), in Nord America (+13,4%) e nell'area Asia-Pacific (+10,2%), sebbene gli equilibri rispetto al pre-pandemia siano cambiati notevolmente. I dati del 2023, rispetto al 2019, presentano volumi in calo per l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone (rispettivamente -17,9%, -8,5% e -8%), ma **sono le economie emergenti a spingere il mercato** (principalmente Cina +16,7% e India +33,1%). Trainata da queste ultime, l'area BRICS rappresenta il 41,8% della domanda globale di autoveicoli, con 38,8 milioni di unità. Nel 2024 la domanda mondiale potrebbe superare i **94 milioni di autoveicoli (+2% sul 2023)**. La domanda di autoveicoli in Italia chiude il 2023 a **1,8 milioni, +19,1%** rispetto al 2022. Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 18,1%: circa 400mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid. Per il 2024 la stima per il mercato

## TAG

#ricambi 649

#aftermarket 430

#officine 238

#filtri 166

#lubrificanti 151

#truck 143

Italia rimane al momento su volumi stabili: -0,5% rispetto al 2023 (previsioni ANFIA).

Con **93,5 milioni di autoveicoli**, la **produzione mondiale** cresce ancora nel 2023 (+10,3%), superando i volumi pre-pandemia (92 milioni nel 2019). La fabbricazione di autoveicoli cresce in tutte le aree, ma **la quota di mercato dei paesi storicamente più legati all'industria automotive si riduce a favore dei paesi emergenti**. Secondo le stime ANFIA, in Italia la produzione domestica di autoveicoli, pari a 880.000 unità, ha chiuso l'anno con una crescita a doppia cifra (+10,6%), ma **si stima che per il 2024 i volumi della produzione italiana di autoveicoli possano abbassarsi a poco più di 600mila unità** (-31% rispetto al 2023). A livello mondiale, la produzione dovrebbe invece mantenersi stabile, con volumi poco più alti rispetto al 2023, circa 94,2 milioni di unità (+0,6%), ma con un ulteriore spostamento delle dinamiche produttive verso l'Asia.

Nel 2023 rispetto al 2022 la **domanda mondiale di autoveicoli** si è attestata a quasi **93 milioni di unità, +11,9%**, con volumi che superano quelli del 2019 (erano oltre 92 milioni). L'andamento delle vendite mondiali è stato fortemente influenzato dalle crescite registrate in Europa (+18,7% in EU27, EFTA e Regno Unito), in Nord America (+13,4%) e nell'area Asia-Pacific (+10,2%), sebbene gli equilibri rispetto al pre-pandemia siano cambiati notevolmente. I dati del 2023, rispetto al 2019, presentano volumi in calo per l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone (rispettivamente -17,9%, -8,5% e -8%), ma **sono le economie emergenti a spingere il mercato** (principalmente Cina +16,7% e India +33,1%). Trainata da queste ultime, l'area BRICS rappresenta il 41,8% della domanda globale di autoveicoli, con 38,8 milioni di unità. Nel 2024 la domanda mondiale potrebbe superare i **94 milioni di autoveicoli (+2% sul 2023)**. La domanda di autoveicoli in Italia chiude il 2023 a **1,8 milioni, +19,1%** rispetto al 2022. Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 18,1%: circa 400mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid. Per il 2024 la stima per il mercato Italia rimane al momento su volumi stabili: -0,5% rispetto al 2023 (previsioni ANFIA).

Con **93,5 milioni di autoveicoli**, la **produzione mondiale** cresce ancora nel 2023 (+10,3%), superando i volumi pre-pandemia (92 milioni nel 2019). La fabbricazione di autoveicoli cresce in tutte le aree, ma **la quota di mercato dei paesi storicamente più legati all'industria automotive si riduce a favore dei paesi emergenti**. Secondo le stime ANFIA, in Italia la produzione domestica di autoveicoli, pari a 880.000 unità, ha chiuso l'anno con una crescita a doppia cifra (+10,6%), ma **si stima che per il 2024 i volumi della produzione italiana di autoveicoli possano abbassarsi a poco più di 600mila unità** (-31% rispetto al 2023). A livello mondiale, la produzione dovrebbe invece mantenersi stabile, con volumi poco più alti rispetto al 2023, circa 94,2 milioni di unità (+0,6%), ma con un ulteriore spostamento delle dinamiche produttive verso l'Asia.

#### LA FILIERA NEL 2023 ITALIA

Nel 2023 le **2.135 imprese** che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa **170.000 addetti** e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a **58,8 miliardi di euro**.

Seppure il 2023 mostri ancora una crescita del giro d'affari del +3,1% sul 2022, essa si presenta più contenuta rispetto all'anno precedente, nettamente inferiore a quanto registrato nel 2021 e, comunque, non riferibile a tutti i segmenti della filiera.

Infatti, se da un lato cresce il fatturato per gli E&D (+14,3%), per i sistemisti e modulist (+9,3%) e per l'insieme degli specialisti (al cui interno spicca il risultato dei fornitori legati al motorsport con il +11,7%), dall'altro è **la subfornitura a evidenziare una certa sofferenza** che riguarda sia i subfornitori tout court (-11,3%), sia quelli delle lavorazioni (-5,4%).

Sul fronte occupazionale, nonostante emerga una stabilità del dato rispetto allo scorso anno, l'analisi per categorie di fornitura rileva, anche in questo caso, delle evidenti differenze: sono

nuovamente gli E&D e gli specialisti del motorsport a distinguersi per i migliori risultati (rispettivamente +21,3% e +10,1%), mentre i sistemisti e modulistri si caratterizzano per essere il segmento con il numero di addetti in diminuzione (-8,5%).

## PIEMONTE

**Il Piemonte si conferma il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6%),** a cui seguono la Lombardia (il 27,0%) e l'Emilia-Romagna (il 10,4%). Nel Nord Est si distingue il Veneto (il 9,0%), nel Centro Italia la Toscana (il 3,0%) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4%). **Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34,7% del fatturato e il 33,1% degli addetti.**

Nel 2023 le **713 imprese piemontesi** hanno generato un fatturato di **20,4 miliardi di euro** circa e dato lavoro a **56.356 addetti**.

La dinamica del **fatturato**, nonostante i segnali di difficoltà già emersi nella seconda parte dell'anno, si è mantenuta complessivamente positiva con una crescita media del **+5,9%**. A questo andamento hanno contribuito soprattutto gli E&D, ma la situazione cambia mano a mano che ci si allontana dai vertici della catena di fornitura: i subfornitori delle lavorazioni hanno subito una contrazione del fatturato pari al -8%. Il dato sugli **addetti** ha registrato una riduzione del **-1,6%** fra 2022 e 2023, da imputare principalmente al segmento dei sistemisti e modulistri (-11,2%), dove converge un terzo circa della forza lavoro impiegata dalle imprese della filiera piemontese.

### I risultati dell'indagine sul 2023

All'indagine, somministrata nel periodo marzo-maggio, hanno contribuito 438 imprese, con un tasso di risposta del 20,3% a conferma dell'attenzione rivolta dagli operatori del settore.

### Dinamiche del fatturato nel 2023

Dopo un biennio di notevole espansione della filiera, con il recupero dei livelli di attività del periodo precedente alla pandemia, nel 2023 la dinamica del fatturato delle imprese della componentistica automotive è apparsa positiva, seppure **attenuata rispetto al recente passato**. Si è ridotta la quota di imprese che hanno registrato nell'anno un aumento del fatturato, passata, in Italia, dal 72% al 52% e, in Piemonte, dal 65% al 57%.

### La scadenza europea del 2035

In una visione di medio-lungo termine, le imprese sono state interrogate sulle strategie che verranno poste in atto in vista della **scadenza europea del 2035**, che prevede lo stop delle vendite di automobili nuove con motore endotermico.

**Il 66% delle imprese non prevede di effettuare cambiamenti**, o in quanto i prodotti realizzati non sono interessati dalla nuova normativa (il **51%**) o perché l'impresa è già orientata alla produzione di componenti o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell (il **15%**). **Il 34% delle imprese prevede invece mutamenti del modello di business** che si concretizzano prevalentemente nel **mantenimento** di una quota parte di componentistica per motorizzazioni a **combustione interna per clienti extra Ue** (il **21%** del totale dei rispondenti), e/o nell'intenzione di modificare propri prodotti o servizi, **orientandoli all'elettrico o idrogeno** (il **15%**).

L'opzione di possibile **uscita dal settore automotive**, per aprirsi ad altri settori, coinvolge invece il **12%** dei componentisti, ed è individuata come **unica scelta possibile dal 6%**.

### I trend tecnologici

La filiera si mostra **significativamente orientata verso la componentistica** di prodotti e/o servizi **destinati a ogni tipo di veicolo** (l'84,0%) indipendentemente dall'alimentazione. Il 30,1% invece è orientato verso la produzione di componenti che caratterizzano i **motori a**

**combustione interna.** Inizia, tuttavia, ad essere **rilevante il numero di componentisti specializzati in parti per veicolo elettrico e infrastrutture di ricarica (il 16,4%),** così come si possono identificare quelli attivi nella produzione di **hardware/software per i veicoli connessi e autonomi (il 6,6%)** e, in generale, nei **servizi per la mobilità** (il 2,7%), nonché quelli che presidiano i sistemi di alimentazione a fuel cell (il 5,5%). Sui sistemi ad alimentazione a GPL/metano operano invece il 6,8% delle imprese.

Se nella precedente edizione dell'Osservatorio, nel complesso, si era stabilizzata la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain, nel triennio 2021-2023 **la spinta verso tali progetti rallenta:** per i powertrain ibridi ha riguardato il 26,7% delle imprese (erano il 30,0% nel triennio 2020-2022), e per quelli elettrici il 23,6%, circa cinque punti percentuali in meno rispetto al triennio in esame nella scorsa rilevazione. Resta invece pressoché stazionaria la quota di imprese che ha preso parte a progetti di **riduzione delle emissioni** sul motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 24,1%).

### Relazioni della filiera con Stellantis e Iveco

Nel 2023 **si consolida la quota di imprese che risultano avere Stellantis e/o Iveco,** direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è pari al **69,4%** (era il 68,4% nel 2022), ma nettamente inferiore sia al 2021, quando era del 72,9%, sia agli anni ancora precedenti. **In Piemonte** le vendite a Stellantis e/o Iveco riguardano una quota più alta di imprese, il **78,5%**, ma anch'essa in riduzione se paragonata al 2021 (era l'80,6%).

Diminuisce, tuttavia, nell'ultimo triennio, la quota di operatori che hanno generato da vendite a Stellantis/Iveco oltre il 50% del volume di affari (in Italia dal 39,6% del 2021 al 32,8% del 2023, in Piemonte dal 50,6% al 40,1%). Il fatturato medio generato da vendite a Stellantis/Iveco, dopo la forte riduzione evidenziata nel 2022, mostra una sostanziale stabilità, ma in Piemonte continua a ridursi.

### Propensione all'internazionalizzazione

**Leggero calo** delle imprese che dichiarano **di vendere i propri prodotti sui mercati esteri:** risultano il **79,4%** a fronte del 80,7% della scorsa edizione; si stabilizza la **quota di fatturato automotive** riconducibile a tali vendite pari al **46,2%**.

### R&S

Pressoché **stabile la quota di imprese che ha indirizzato investimenti** (il 66%) e impiegato addetti nelle attività di R&S (il 68%), nonché, nel tempo, il numero di imprese che ha depositato brevetti (il 18%). Nel triennio 2021-2023, le innovazioni di prodotto hanno riguardato il 53% delle imprese e quelle di processo il 72%, entrambe in crescita rispetto all'edizione precedente. Si accentua l'orientamento a forme di **collaborazione fra imprese** per sviluppare progetti R&S (il 45% le ha poste in essere o previste nel breve periodo, a fronte del 35% dell'anno precedente), in un contesto in cui aumentano le relazioni con altre realtà imprenditoriali,

principalmente per accedere a nuovi settori e per efficientare i costi. È con la filiera piemontese che vengono attivate più forme di cooperazione (con il 60% delle risposte), seguita da quelle della Lombardia (il 49%), dell'Emilia-Romagna (il 32%) e del Veneto (il 25%).

### ESG

Cresce l'attenzione e la sensibilità delle imprese dell'automotive verso il tema della sostenibilità e della responsabilità aziendale: le imprese che hanno già adottato un'azione in linea con i **criteri ESG (Environment, Social e Governance)** sono il 78% se si considera il tema ambientale, l'83% nell'ambito sociale e il 72% nella Governance. Rispetto al 2022 si è osservato un aumento sia degli operatori che le hanno già avviate sia di quelli che

intendono farlo nei prossimi 12 mesi.

In particolare, fra le varie azioni di tipo **ambientale**, il 74,5% delle imprese ha posto in atto una politica di **trattamento dei rifiuti non pericolosi** e l'11,5% ha in programma di farlo nel prossimo anno, così come per il trattamento di rifiuti di tipo pericoloso (rispettivamente il 72,2% e il 10,3%). In tale categoria, emerge anche una particolare attenzione all'adozione di strumenti in grado di **monitorare l'energia consumata** e all'**acquisto/produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili**.

Fra le azioni in ambito **sociale** è alta la percentuale di rispondenti che ha adottato, o intende farlo, politiche supplementari in materia di **salute e sicurezza dei lavoratori**, pari a quasi il 91%, e otto su dieci hanno già provveduto, ma anche di quelli che si sono mossi nella gestione delle tematiche della **diversità, dell'inclusione, e delle pari opportunità** (il 58,5%) o intendono farlo (il 22,3%).

In ultimo, nella dimensione legata alla **governance**, spicca il dato relativo alle imprese che hanno già attivato **politiche di anticorruzione** (il 64,5%) e di quelle che chiedono ai propri fornitori il rispetto dei **diritti umani** (il 63,2%). Il 14% degli intervistati prevede di operare in futuro in tali direzioni.

### La domanda di policy da parte delle imprese

Alle imprese della componentistica è stato domandato un giudizio sull'efficacia, nel recente passato, e sull'utilità in futuro delle misure di sostegno alla filiera automotive adottate dalle istituzioni pubbliche. Confermando i risultati della precedente rilevazione, viene espressa una valutazione positiva soprattutto sull'efficacia delle iniziative dirette al **contenimento dei costi dell'energia** (il 71% delle imprese), che **restano prioritarie** anche nel futuro (il 79%).

Un alto giudizio in termini sia di efficacia passata (il 56%), sia di attese (il 75%) è raccolto dai **finanziamenti e dagli sgravi fiscali per attività R&S**; viceversa, per la misura di creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo, è elevata l'esigenza di intervento per il futuro (il 68%) a fronte di un giudizio più modesto su quanto già adottato (efficace per il 39%). Diminuisce la valutazione positiva sull'adeguatezza degli **incentivi per le nuove immatricolazioni** e delle misure di sostegno per la **digitalizzazione**, che permangono di assoluta priorità per sei imprese su dieci.

Nell'insieme, vengono considerati meno incisivi gli interventi previsti per la riconversione delle competenze, e soprattutto gli incentivi messi in campo per le **infrastrutture di ricarica**, ambito nel quale l'Italia sconta ancora un significativo ritardo rispetto ad altri Paesi europei e sul quale quasi un'impresa su due continua a esprimere istanze per misure specifiche.

L'**estensione della CIG** (Cassa Integrazione Guadagni), è una priorità per il futuro imminente per oltre 4 imprese su dieci, ma le ultime informazioni statistiche mostrano, specie per il Piemonte, un crescente ricorso agli ammortizzatori sociali per il settore automotive.

← Precedente

# La produzione crolla del 31%, il profondo rosso della filiera dell'automotive

*Il 2024 porta sull'orlo del baratro le aziende piemontesi. E guardando ancora più in là, al 2035, anno dello stop delle vendite di motori termici, molte pensano di cambiare settore*

30/10/2024 Davide Denina, montaggio Davide Chemin

Il destino di un comparto nei dati presentati questa mattina al museo dell'auto di Torino. La filiera automotive che soffre in questo 2024 in cui le previsioni indicano **un calo produttivo di 280 mila autoveicoli** rispetto all'anno scorso. Il 31% in meno.

“**V**iviamo i timori per ciò che accadrà quest'anno: nel 2024 si prospettano **più ombre che luci**.”

Volkswagen che prevede di chiudere tre stabilimenti **coinvolge il nostro paese**, noi siamo i primi fornitori per la Germania; Torino è la città e il Piemonte la regione che maggiormente fattura nell'ambito automotive”, **Nicola Scarlatelli, vice presidente della Camera di Commercio di Torino.**

713 imprese in regione. E un fatturato di oltre 20 miliardi di euro. 56mila, in calo, gli addetti.

“**S**ono in aumento **richieste di casse integrazione**.”

I dazi non so a cosa possono portare. Servono politiche attive del lavoro”, conclude Scarlatelli.

Politiche che però hanno deciso un taglio drastico - 4,6 miliardi di

euro - al fondo automotive, varato nel 2022 dal governo Draghi a sostegno degli incentivi alla domanda e per la riconversione green della filiera.

“E’ stata una pessima notizia e un non sense politico. Un errore grave, che spero si potrà rimediare nella discussione parlamentare attivando almeno 500 milioni per il prossimo anno”, Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti [Anfia](#).

E poi c’è la spada di Damocle del 2035, data a partire dalla quale non si potranno più vendere **auto a motore termico**. Il gran rifiuto di John Elkann, presidente di Stellantis, che ha declinato l’invito della commissione Attività Produttive di Montecitorio a dare conto della strategia di una casa automobilistica che, da sola, rappresenta più di un terzo del fatturato dell’indotto. Tutto rinviato al 14 novembre, col **tavolo Stellantis** convocato al ministero delle imprese e del made in Italy.

**Tag** Automotive Torino stellantis

Tematiche

Alessandria  
Asti

Biella  
Cuneo

Novara  
Torino

VCO  
Vercelli

Social



Redazioni

Abruzzo  
Basilicata  
Calabria  
Campania

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

Liguria  
Lombardia  
Marche  
Molise

Piemonte  
Puglia  
Sardegna  
Sicilia

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

Trail  
Umbria  
Valle d'Aosta  
Veneto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## La protesta delle aziende dell'automotive: Assurdo tagliare il fondo

L'allarme dell'Anfia: un'impresa su tre dell'indotto prevede un calo dell'occupazione. Conti in rosso per Volkswagen: l'utile crolla e conferma il taglio del 10% dei salari ROMA «È stato come aspettare Godot che non arriva mai. Ecco. Abbiamo fatto il lavoro di un anno e non siamo mai arrivati al dunque». A parlare è Marco Stella, presidente del gruppo componenti dell'Anfia, l'associazione che rappresenta le imprese della filiera auto. Anche Stella orienta la bussola verso Palazzo Chigi perché, a questo punto, è necessario che della crisi auto se ne occupi direttamente la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Un passaggio ancora più urgente dopo il taglio di 4,6 miliardi del fondo automotive: «Fondo per noi molto importante che è sparito. Per noi è un nonsense politico», aggiunge Stella. E il direttore dell'Anfia, Gianmarco Giorda, dice che «nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale. Avevamo proposto di usare parte dei soldi per allungare la cassa integrazione». Il 2024 è un anno nero per le imprese dell'indotto dopo un 2023 stabile. E per il 2025 non si aspettano nulla di meglio. Il 34% delle imprese pensa di cambiare strategia industriale e il 12% valuta addirittura di uscire dal comparto. «Un dato preoccupante - spiega l'Anfia - perché vuol dire perdere competenze e capacità». C'è anche un 21% che ha in mente di produrre per clienti non europei secondo l'Osservatorio realizzato in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino. Per il fatturato il saldo tra ottimisti e pessimisti crolla del 32%, mentre per gli ordinativi si registra un -40% per quelli interni e del 30% per quelli esteri. Un'azienda su tre prevede un calo dell'occupazione e anche gli investimenti sono in flessione del 19%. E gli effetti della crisi tedesca? Iniziano a farsi sentire. L'export dell'indotto è sceso dello 0,8% nei primi sette mesi del 2024, ma la flessione verso la Germania, primo partner commerciale con più di 3 miliardi, è stata più pesante: meno 6%. Bruciati quasi 200 milioni. E la crisi di Volkswagen, che ha ridotto la produzione del 18,8%, e le difficoltà delle altre case tedesche rischiano di peggiorare ancora la situazione. Il gruppo di Wolfsburg ieri ha incontrato i sindacati presentando una strada alternativa alla chiusura degli stabilimenti in Germania. Arne Meiswinkel, il negoziatore della casa automobilistica, ha proposto un taglio del 10% degli stipendi e una revisione del sistema dei bonus. «Siamo aperti a qualsiasi discussione per raggiungere i nostri obiettivi finanziari, solo così potremmo immaginare prospettive per gli impianti tedeschi e i posti di lavoro», ha detto. «Si tratta di un primo piccolo segnale di progresso», ha risposto Daniela Cavallo, punto di riferimento del sindacato in Volkswagen. La chiusura degli impianti, però, è tutt'altro che esclusa e i lavoratori restano «in allarme». I conti del produttore tedesco certificano l'impasse. Ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con un utile in calo rispetto al 2023 del 63,7%, a 1,58 miliardi. Anche la giapponese Toyota non brinda: la sua produzione globale è scesa del 7% nel primo semestre 2024, registrando la prima flessione in 4 anni. In Cina, invece si realizza l'exploit di Byd che con i ricavi saliti a oltre 28 miliardi di dollari nel terzo trimestre supera per la prima volta i rivali di Tesla. Pechino mostra irritazione per i dazi definitivi sulle e-car che la Ue ha fatto scattare da mezzanotte. Un extra alla dogana fino al 35,3%. La Cina non «accetta la decisione» e annuncia «un reclamo al Wto», dice un portavoce del ministero del Commercio. E aggiunge: «Adotterà tutte le misure necessarie per proteggere i legittimi diritti e interessi delle sue aziende». Proprio la Germania, che ha detto no ai dazi, è più sensibile alla questione. Il cancelliere Olaf Scholz ha ribadito «di non ritenere giusti questi dazi» e auspicato che «la Ue trovi una soluzione negoziata». E Bruxelles ha mandato a Pechino due inviati speciali con il compito di trattare ad oltranza per trovare un punto di caduta che accontenti entrambe le parti. I commenti dei lettori



Seguici su:

# Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

## Stellantis, tavolo al Mimit il 14 novembre dopo il "no" di Elkann al Parlamento



30 ottobre 2024 - 18.01

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro **Adolfo Urso**, ha convocato il **Tavolo Stellantis** per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e **dell'Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive). È arrivata subito la risposta del governo dopo che ieri il presidente del gruppo automobilistico, **John Elkann**, aveva fatto sapere che non sarebbe andato in **audizione** in Parlamento ma che il confronto sarebbe proseguito con il Mimit, "in attesa della convocazione ufficiale presso la **Presidenza del Consiglio**".

"Non essendoci aggiornamenti dall'audizione dello scorso venerdì 11 ottobre da Lei stesso presieduta non abbiamo nulla da aggiungere rispetto a quanto già illustrato dall'amministratore delegato", aveva spiegato in una lettera inviata al presidente della X Commissione, **Alberto Gusmeroli**, ringraziando lui e i parlamentari "per l'attenzione che stanno dedicando al settore dell'automotive e alle sue evoluzioni in Italia, in Europa e nel mondo".

Gusmeroli ha comunque fatto sapere che rinnoverà la richiesta di audizione del presidente di Stellantis, John Elkann. Il leader del suo partito e ministro dei Trasporti, **Matteo Salvini**, ha definito la decisione di Elkann una "vergognosa offesa alle istituzioni". "Prima Stellantis prende i soldi e scappa all'estero, ora John Elkann diserta il Parlamento. La sua presenza è un obbligo,

### Market Overview

| MERCATI                   |           | MATERIE PRIME |  | TITOLI DI STATO |  |
|---------------------------|-----------|---------------|--|-----------------|--|
| Descrizione               | Ultimo    | Var %         |  |                 |  |
| Dj 30 Industrials Average | 42.350    | +0,28%        |  |                 |  |
| FTSE 100                  | 8.160     | -0,73%        |  |                 |  |
| FTSE MIB                  | 34.503    | -1,21%        |  |                 |  |
| Germany DAX               | 19.257    | -1,13%        |  |                 |  |
| Hang Seng Index*          | 20.701,14 | +0,49%        |  |                 |  |
| Nasdaq                    | 18.719    | +0,03%        |  |                 |  |
| Nikkei 225                | 39.547,00 | +1,65%        |  |                 |  |

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

non solo morale, per rendere conto al Paese di una gestione scellerata nonostante gli enormi contributi pubblici – ha dichiarato in una nota –. La Lega ribadisce la propria solidarietà a tutti i lavoratori del gruppo Stellantis".

Anche i sindacati fanno pressione sul governo affinché venga convocato un tavolo a Palazzo Chigi. Su Stellantis e il settore auto "siamo in attesa di risposte da parte della presidente del consiglio e del ministro Adolfo Urso. Continuiamo a chiedere un incontro" a Palazzo Chigi, ha dichiarato il leader della Uil, **Pierpaolo Bombardieri**, in conferenza stampa. "La Fiat non c'è più da un po' di anni e la famiglia Agnelli non comanda più. Non so se tutti se ne sono accorti e se lo sono messi in testa", ha commentato invece il leader della Cgil, **Maurizio Landini**.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

Mappa del sito Redazione Scriveteci Per inviare foto e video Servizio Clienti Pubblicità Cookie Policy Privacy Codice Etico e Best Practices Dichiarazione di accessibilità

GEDI News Network S.p.A. - P.Iva 01578251009 - ISSN 2499-0817

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Attualità e Curiosità: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Incentivi auto 2025: cosa sta succedendo e quali potrebbero essere le conseguenze per l'Ecobonus dopo il taglio del Fondo Automotive

Share on:     

di **Raffaele Dambra**   30 Ottobre 2024 - 17:30

Fino a qualche giorno fa sembrava scontato che gli **incentivi auto** ci sarebbero stati anche nel **2025**, ma adesso non più. La norma infilata quasi di nascosto nella bozza della [Legge di Bilancio](#), che **dirotta altrove** (in particolare a spese per la Difesa) **4,6 dei 5,75 miliardi del Fondo Automotive**, lasciando al comparto solamente le briciole, rischia di mettere una pietra tombale sugli **incentivi auto 2025**, e per gli anni a seguire, considerato che le poche risorse rimaste andranno alle imprese dell'indotto, come ha anticipato il ministro Urso. Ma sarà davvero così? Gli [incentivi 2024](#), in larga parte ancora disponibili, saranno veramente gli ultimi? O c'è ancora margine per **confirmare l'Ecobonus**? Proviamo a rispondere a tutte queste domande.

### GLI INCENTIVI AUTO DEL FONDO AUTOMOTIVE 2022 – 2030

Due anni e mezzo fa, con il [decreto-legge n. 17/2022](#), l'allora Governo Draghi ha istituito il Fondo Automotive mettendo a disposizione **8,7 miliardi di euro** fino al 2030 per supportare la riconversione ecologica dell'industria automobilistica, in vista dello [stop alla vendita delle auto termiche previsto nel 2035](#). Gran parte dello stanziamento è finora servito, e sarebbe servito ancora, per finanziare gli **incentivi auto**. La restante parte è stata invece riservata alle imprese per **riconvertire gli impianti**.

A onor del vero nei primi due anni di attuazione, 2022 e 2023, [gli incentivi non hanno avuto il successo che si attendeva](#), rimanendo per buona parte **inutilizzati**. Al punto che quest'anno il Governo (nel frattempo Giorgia Meloni è subentrata a Draghi) ha deciso di **rimodulare lo**



Connettività, elettrificazione e sostenibilità: cosa può sfruttare già l'IA M'AI?

#### Ultime notizie



Incentivi auto 2025: cosa dobbiamo aspettarci davvero



Xiaomi SU7 Ultra, record al Nürburgring: com'è stato possibile?

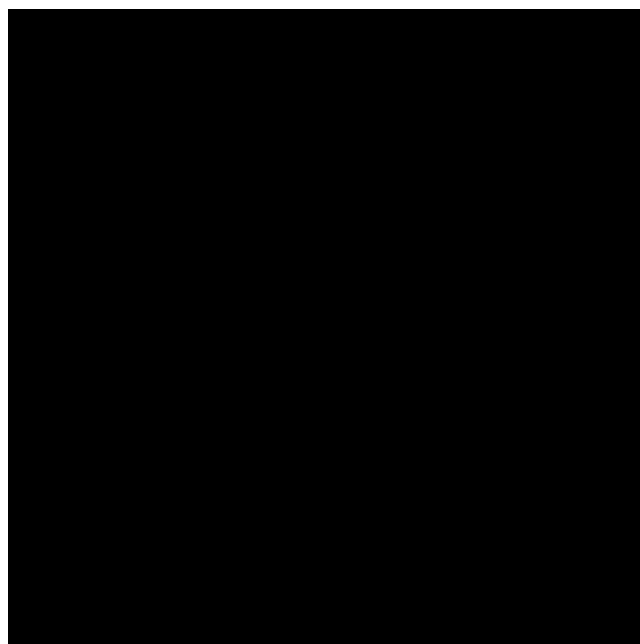


L'aftermarket indipendente tra sfide normative, tecnologiche e generazionali

**schema dei contributi**, decurtando i fondi per le vetture più ecologiche a vantaggio delle auto ICE di ultima generazione (Euro 6). Ma le cose **non sono migliorate granché**. In pratica, a quasi tre anni dall'istituzione dell'Ecobonus, il mercato dell'auto è sempre più sofferente e la diffusione delle auto elettriche stenta a decollare. Incentivi o non incentivi.

## INCENTIVI AUTO 2025 A RISCHIO? IL GOVERNO AZZERA LE RISORSE

Era quindi giusto **ripensare la ripartizione delle risorse**, come del resto aveva annunciato appena lo scorso agosto il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, che aveva parlato di **un piano "triennale" pensato soprattutto per le famiglie**, al fine di consentirgli una migliore programmazione nell'acquisto dell'auto. Ma **nessuno si aspettava che venissero di fatto cancellate**. Senza contare che nei frequenti colloqui tra il Governo e Stellantis, il maggiore produttore d'auto che c'è in Italia, era sempre emersa la necessità di prevedere incentivi per l'acquisto di auto elettriche, supportando indirettamente la produzione delle stesse negli stabilimenti italiani. La **notizia della decurtazione quasi completa del Fondo Automotive**, lasciando soltanto **200 milioni l'anno fino al 2030**, insufficienti per qualsivoglia iniziativa di un certo peso, ha avuto pertanto l'effetto del classico fulmine a ciel sereno.



## INCENTIVI AUTO 2025: COSA DOBBIAMO ASPETTARCI DOPO IL TAGLIO DEL FONDO AUTOMOTIVE

E adesso che succede? Dobbiamo dire definitivamente addio agli **incentivi auto 2025**? Tutto lascia pensare che andrà davvero così, soprattutto considerando il silenzio del Governo delle ultime 48 ore, come se non ci fosse nulla da commentare. È intervenuto solamente **Urso** con una stringatissima nota stampa, lasciando intendere che le poche risorse rimaste verranno destinate all'**indotto**: *"Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. **Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi** con particolare attenzione alla **componentistica** che è la vera forza del Made in Italy".* Sugli incentivi auto nemmeno una parola, eppure si tratta della stessa persona che appena due mesi e mezzo fa annunciava addirittura un "piano triennale" per le famiglie che volevano cambiare macchina.

## LA RISPOSTA IL 14 NOVEMBRE AL TAVOLO AUTOMOTIVE CON STELLANTIS E I SINDACATI?

Ovviamente la partita è ancora aperta perché **c'è ancora tempo** per modificare la Legge di Bilancio 2025, se ci sarà la volontà di farlo, introducendo magari nuove risorse per il comparto (e quindi per gli incentivi). Forse ne sapremo di più il prossimo **14 novembre**, quando al ministero delle Imprese si terrà l'ennesimo **Tavolo Automotive** con i rappresentanti di **Stellantis**, a cui sono stati invitati a partecipare anche i rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e **dell'Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive). Guarda caso proprio i **soggetti più critici** nei confronti del taglio del Fondo Automotive.

#INCENTIVI AUTO #MERCATO AUTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Commenta con la tua opinione**

sky ▾ | Esplora Sky Tg24, Sky Sport, Sky Video

SONDAGGI USA

MEDIORIENTE

L'APP DI SKY TG24

PODCAST

SKY TG24 INSIDER

SPETTACOLO

ECONOMIA

News

Approfondimenti

Finanza E Mercati

Sky TG24 Business

Bonus

Pensioni

Recovery

ECONOMIA

# Manovra 2025, previsto un taglio da 4,6 miliardi di euro al Fondo Auto: cosa cambia

30 ott 2024 - 07:00

©IPA/Fotogramma

## Introduzione

La legge di Bilancio per il 2025, recentemente varata dal governo Meloni e attualmente al vaglio del Parlamento, prevede al suo interno un taglio di 4,55 miliardi di euro al Fondo Automotive. Si tratta dello strumento varato nel 2022 dal governo guidato da Mario Draghi a sostegno degli incentivi alla domanda e per la riconversione della filiera.

La riduzione è considerevole, visto che i 5,8 miliardi ancora disponibili degli 8,7 stanziati fino al 2030 si ridurrebbero a 1,2 miliardi, dunque solamente 200 milioni all'anno. La decisione ha scatenato feroci polemiche da parte delle imprese, che hanno parlato di "inaccettabile fulmine a ciel sereno", e anche da parte dei sindacati, che hanno reclamato un incontro a Palazzo Chigi.

## Quello che devi sapere

## Il taglio al Fondo Automotive

- Nel dettaglio, come riportato dal *Corriere della Sera*, la Manovra **definanzia 9,4 miliardi di euro dai precedenti programmi di spesa**. E tra questi, come detto, c'è anche il **Fondo Automotive**: il fondo è destinato ad agevolare anche con gli incentivi la transizione verso le auto elettriche. Originariamente il piano prevedeva un miliardo di euro all'anno fino al 2030, mentre adesso nel 2025 resteranno 450 milioni che scenderanno poi a 200 all'anno. Così lo Stato risparmierà 3,7 miliardi nei prossimi cinque anni, **4,55 miliardi in totale fino al 2030**.

**Per approfondire:** [Manovra 2025, dalle tasse alle pensioni minime. I nodi ancora sul tavolo](#)

**Anfia:** "Inaccettabile fulmine a ciel sereno"

- "Il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è **un'inaccettabile fulmine a ciel sereno** che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e **annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive**, che hanno portato [Anfia](#), parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera", ha detto [Anfia](#), l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica

**Anfia** chiede riduzione taglio

- [L'Anfia](#) ha auspicato "**di vedere fortemente ridotto il taglio** nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una **profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo**". Per l'associazione "l'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, **conta oltre 270.000 addetti diretti**, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. Inoltre, come ben noto a tutte le istituzioni, le aziende italiane oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale, che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente **a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana**"

**Sindacati:** "Ignorato intero settore"

- La **protesta** è arrivata anche dalle **sigle sindacali**: per Fim, Fiom e Uilm "si **ignora un intero settore** e le richieste di oltre 20 mila lavoratori che il 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale e alla manifestazione di Roma. Questa mobilitazione, anziché trovare ascolto, è stata seguita da un provvedimento che **va nella direzione opposta**"

**Urso:** "Garantiremo strumenti per transizione"

- Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso aveva detto: "Siamo **impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari** per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy"

**Faraone:** "Scelta illogica e autolesionista"

- Sul caso è intervenuto anche Davide Faraone, capogruppo di Italia Viva alla Camera: "Anche se ben nascosta, si è scoperto che nella legge di Bilancio c'è una **sforbiciata dei ben 4,6 miliardi per le risorse destinate all'automotive**. Peccato che ancora ieri il ministro Urso ribadiva il suo impegno 'a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione'. **Che è successo agli impegni solennemente annunciati poche ore fa per l'automotive?** Il sospetto è di trovarci davanti a un caso di vero e proprio **record nel tradimento di una promessa**. La profonda crisi Volkswagen, immediatamente successiva allo stop degli incentivi in Germania, dimostra quando sia importante in questo momento una strategia industriale che incentivi la vendita e quindi la produzione delle auto in Europa. **Si rischia il crollo di una tradizione e di una leadership industriale europea**. Per questo la scelta del governo Meloni è ancora più illogica e autolesionista"

La posizione degli industriali

- Intanto, mentre si è aperto questo nuovo fronte sulla Manovra, continua da parte di **Confindustria il pressing sul governo per ottenere un piano di investimenti di lungo respiro** e incentivi alla produzione. Il 5 novembre i sindacati sono convocati a Palazzo Chigi, presente la premier Giorgia Meloni. Il 13 novembre toccherà invece alle associazioni d'impresa. Gli **industriali** senza attendere hanno **già messo le diplomazie al lavoro e anche fatto**

**trasparire un po' di delusione:** "Stiamo interloquendo, ho ricevuto una telefonata di Giorgetti, continuiamo a sentirci" ha detto il leader Emanuele Orsini all'assemblea degli industriali di Torino

## Gli altri fronti aperti

- Orsini ha spiegato che **"abbiamo fatto delle proposte che guardano tutte alla crescita e agli investimenti, vogliamo che il Paese sia attrattivo e che i nostri imprenditori continuino a investire. Stiamo premendo per interventi come l'Ires premiale"**. Tra le richieste di Confindustria ci sono anche il **rifinanziamento dei contratti di sviluppo, il piano casa, la semplificazione dell'accesso ai fondi di Industria 5.0** previsti nel Pnrr. Gli occhi della politica sono anche puntati al Concordato Preventivo: il termine per l'adesione scade il 31 ottobre e dal dato dipendono risorse da usare per altri interventi. Lo dice chiaramente Antonio Tajani. "La manovra va nella direzione di sostenere l'economia reale e i ceti medi, soprattutto per quanto riguarda la **conferma del taglio del cuneo fiscale** e altre scelte che abbiamo fatto".

**Per approfondire:** [Manovra 2025, confermati i bonus per le assunzioni. Quali sono e come funzionano](#)

Leggi anche



[Economia](#)

**[Manovra, previsto un taglio da 4,6 miliardi al Fondo Auto: cosa cambia](#)**



[Economia](#)

**[Bonus sport, voucher per disabili e giovani 5-16 anni. Come funziona](#)**



[Economia](#)

**[Famiglie, le misure per il 2025: dall'assegno unico al bonus bebè](#)**



[Economia](#)

**[Contratto Statali, aumenti fino a 193 euro e deroga sulle promozioni](#)**



[Economia](#)

**[Irfef, meno della metà dei contribuenti versa il 93% del totale](#)**

**TAG:**

- 
- 
- 

- INCENTIVI
- AUTO

# TorinOggi.it

dal 2008 Edizione locale **ilNazionale.it**

Prima Pagina Cronaca Politica **Economia e lavoro** Attualità Eventi Cultura e spettacoli Sanità Viabilità e trasporti Scuola e formazione Al Direttore Sport Tutte le notizie

CIRCOSCRIZIONI CITTÀ SPORT CHIVASSO PINEROLESE SETTIMO **ABBONATI**

**ECONOMIA E LAVORO**

f i X v w r e s g Archivio Mobile

CHE TEMPO FA

ECONOMIA E LAVORO | 30 ottobre 2024, 12:01

RUBRICHE

- Fotogallery
- Videogallery
- Stadio Aperto
- Backstage
- Immortali
- Il Punto di Beppe Gandolfo
- Nuove Note
- L'oroscopo di Corinne
- Ambiente e Natura
- Motori
- Dalla padella alla brace
- E poe...sia!
- Conversazioni
- I corsivi di Virginia
- Fiera Nazionale del Peperone
- Cultura Energetica
- La finanza in parole semplici
- Uno scatto, una storia
- Ristoblog Acqua Hydra
- Pronto condominio
- Orgoglio Torinese
- Un Occhio sul Mondo
- io\_viaggio\_leggero
- Non solo Fumetti
- Copertina

## La tempesta perfetta travolge l'indotto auto torinese: il 2024 è nero (e c'è chi medita la fuga)

L'Osservatorio componentistica mostra cali su tutta la linea. Il 34% delle aziende pensa a un cambio di business e il 12% addirittura medita di abbandonare l'automotive



Un 2024 sull'orlo del baratro. È dove si sono ritrovati, dopo un 2023

IN BREVE

**mercoledì 30 ottobre**

La tempesta perfetta travolge l'indotto auto torinese: il 2024 è nero (e c'è chi medita la fuga)



Ultimi giorni a Grugliasco per presentare domanda per essere inseriti nel programma P.R.AT.I.C.O 2024



Strategie per aumentare le recensioni mensili per il tuo barbiere



Mobili di Design per Spazi Ridotti: Stile e Funzionalità in Ogni Metro Quadro



**martedì 29 ottobre**

Le piccole tremano: oltre alla crisi e alle incertezze economiche arriva la scure sul Fondo auto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ACCADEVA UN ANNO FA



1 ANNO FA

**Attualità**  
Ex Ettore Valli sgomberato ma nessuna progettazione in vista per il circolo di via Stradella



1 ANNO FA

**Attualità**  
Pragelato: al via i lavori per la nuova piazzola dell'elisoccorso



1 ANNO FA

**Eventi**  
Nightmare before Xmas Comics&Games: l'edizione natalizia della fiera celebra i 30 anni del film di Tim Burton

[Leggi tutte le notizie](#)

sostanzialmente positivo, le industrie torinesi della componentistica auto.

Non che non ce ne fossero alcuni segnali, anche se poco evidenti, ma ora i numeri parlano chiaro. E il comune denominatore è quello della scadenza al 2035 per lo stop alla vendita di motori diesel e benzina. E oltre un'azienda su tre ha capito che è il momento di cambiare strategia industriale. Lo dice l'ultima edizione dell'Osservatorio sulla componentistica di Camera di Commercio di Torino e [Anfia](#).

### Tutti spaventati dal 2035

"Il 2035 spaventa tutti. Più venti che brezze, più ombre che luci - dice Nicola Scarlatelli, per Camera di Commercio di Torino -. La cassa integrazione sta già dando indicazioni molto negative e non sono così sicuro che la politica dei dazi possa avere effetti positivi. Servono politiche attive e anche i costruttori dovrebbero rivalutare la loro posizione, anche con etica e responsabilità verso i territori".

### "Elkann? Se sincero, non ha nulla da temere in Parlamento"

A questo proposito, è delle ultime ore la notizia che il presidente di Stellantis, John Elkann, non andrà all'audizione in Commissione a Roma. "Elkann non va in Parlamento? Se fosse sincero e trasparente non avrebbe nulla da temere", sospira Scarlatelli.

### Il crollo dopo un 2023 positivo

Le cifre tratteggiano un panorama di totale pessimismo. Il saldo tra ottimisti e pessimisti bel fatturato crolla del 32%, mentre per gli ordinativi si registra un -40% per quelli interni e del 30% per quelli esteri. Un'impresa su tre prevede un calo dell'occupazione e anche gli investimenti sono dati in calo del 19%. Soltanto l'aftermarket sembra soffrire meno, ma è un effetto anticiclico prevedibile, con le auto usate che vanno a sottrarre spazio a quelle nuove.

Tutte queste percentuali sono ancora peggiori se si ragiona in termini di Piemonte.

Un altro mondo, rispetto a un 2023 che aveva visto invece aumentare il fatturato del 5,9%. Ma gli addetti erano già in calo (-1,6%), segno che qualche scricchiolio era già ben udibile. Soprattutto se si parla di sistemisti e modellisti, che hanno visto crescere il fatturato del 9,1% a fronte di un calo degli addetti dell'11,2%. "Evidentemente - dice Scarlatelli - sono aumentate le vendite, ma le tecnologie sono state portate all'estero. Una strategia che non paga, anche se inizialmente fa ridurre i costi".

Una corsa al taglio dei costi che si riflette anche nella subfornitura: sono aumentati i lavoratori, nel 2023 (+3,7%), ma è calato il fatturato. Segno che i grandi produttori chiedevano maggiori volumi, ma a prezzi minori.

### Diversificare (o fuggire)

Sta calando da quasi il 50% del 2021 al 42,3% la dipendenza di fatturato delle aziende della componentistica da Stellantis e Iveco, in Piemonte. Una quota superiore a quella nazionale, ma che delinea anche una diminuzione più rapida.

Ma soprattutto c'è chi ha capito che è il momento di cambiare le strategie: se un 15,3% delle aziende della componentistica dice di essersi già orientata su elettrico o idrogeno, sono il 34% quelle che prevede di cambiare.

Il 12% delle aziende, addirittura, sta valutando l'idea di abbandonare il settore automotive. Meno drastiche il 15%, che però si sta orientando verso le altre alimentazioni.

C'è anche un 21% che pensa di sottrarsi alle regole, andando a lavorare

Tutta da ammirare la nuova collezione CristalDesign della serie Visioni di Aip Porte



Reputation management per hotel: come gestire le recensioni online



Proteggere il pc: pulizia da virus e malware



Pantaloni da donna per il back to work: vivere l'ufficio con stile



Programmi europei FESR e FSE, Cirio: "Già spesi oltre 300 milioni"



[Leggi le ultime di: Economia e lavoro](#)

dove non valgono le norme europee.



Massimiliano Scullo

**TI RICORDI COSA È SUCCESSO L'ANNO SCORSO A OTTOBRE?**  
Ascolta il podcast con le notizie da non dimenticare

Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare" su Spreaker.

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2013 - 2024 lINazionale.it - Partita Iva: IT 03401570043 - Credits | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ve offerte  
il giorno.

**TRANSPOBANK®**  
Dal 1989, la prima borsa carichi italiana.

Migliaia di  
sempre a

Mercoledì, 30 Ottobre 2024

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter

f X y in @

# TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

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



Home > Ultim'ora > Pubblicato l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024



## Publicato l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



REDAZIONE 30/10/2024



Presentato l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024, che prevede per il 2024 previsioni pessimistiche per tutte le categorie di operatori, a eccezione del segmento dell'aftermarket. Di fronte alla scadenza europea del 2035, il 34% delle imprese modifica il proprio modello di business puntando a mercati extra UE, orientando i prodotti verso l'elettrico o l'idrogeno, ma anche valutando l'uscita dal settore automotive per aprirsi ad altri settori (il 12%)

L'edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024 e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), è stata presentata oggi presso l'Auditorium del MAUTO e ha dato lo spunto per una tavola rotonda dedicata alle sfide più urgenti del mondo automotive in Piemonte e in Italia.

"Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera pessimista, preoccupata per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle case produttrici - spiega il Presidente della Camera di commercio di Torino Dario Gallina. - Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese, tra mantenimento della produzione per paesi extra-UE, virata verso l'elettrico o addirittura uscita dal settore auto. In questo contesto di incertezza, stabili gli investimenti in R&S, leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG".

Per Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica): "La crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario riguardo all'impatto della transizione industriale sull'occupazione. Secondo un recente studio di CLEPA, l'associazione europea della componentistica automotive, dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, essendo pari a 56.000 unità nonostante le per ora disattese proiezioni del 2021, che prevedevano 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025. Nel primo semestre 2024, sono stati annunciati tagli per ulteriori 32.000 posti di lavoro, superando i 29.000 del secondo semestre 2020. La componentistica è sotto pressione anche in Italia, dove l'impatto del perdurante calo dei volumi di veicoli prodotti rende urgente attuare misure di politica industriale per la competitività delle imprese e rende ancora più grave quanto prospettato in Finanziaria con la distrazione di circa l'80% delle risorse del Fondo automotive 2025-2030 che auspichiamo possa essere corretta nel corso dell'iter parlamentare".

## Il contesto internazionale 2023-2024

Nel 2023 l'economia globale ha subito un rallentamento, ma la dinamica è stata eterogenea: mentre gli Stati Uniti hanno mostrato dinamismo e le economie



emergenti resilienza, l'Eurozona ha registrato un marcato rallentamento. Le politiche monetarie restrittive adottate dalle banche centrali per contrastare l'inflazione hanno contribuito alla decelerazione, mentre l'inflazione globale si è ridotta rispetto ai picchi del 2022.

Nel 2023 rispetto al 2022 la domanda mondiale di autoveicoli si è attestata a quasi 93 milioni di unità, +11,9%, con volumi che superano quelli del 2019 (erano oltre 92 milioni). L'andamento delle vendite mondiali è stato fortemente influenzato dalle crescite registrate in Europa (+18,7% in EU27, EFTA e Regno Unito), in Nord America (+13,4%) e nell'area Asia-Pacific (+10,2%), sebbene gli equilibri rispetto al pre-pandemia siano cambiati notevolmente. I dati del 2023, rispetto al 2019, presentano volumi in calo per l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone (rispettivamente -17,9%, -8,5% e -8%), ma sono le economie emergenti a spingere il mercato (principalmente Cina +16,7% e India +33,1%). Trainata da queste ultime, l'area BRICS rappresenta il 41,8% della domanda globale di autoveicoli, con 38,8 milioni di unità.

Nel 2024 la domanda mondiale potrebbe superare i 94 milioni di autoveicoli (+2% sul 2023). La domanda di autoveicoli in Italia chiude il 2023 a 1,8 milioni, +19,1% rispetto al 2022. Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 18,1%: circa 400mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid. Per il 2024 la stima per il mercato Italia rimane al momento su volumi stabili: -0,5% rispetto al 2023 (previsioni **ANFIA**).

Con 93,5 milioni di autoveicoli, la produzione mondiale cresce ancora nel 2023 (+10,3%), superando i volumi pre-pandemia (92 milioni nel 2019). La fabbricazione di autoveicoli cresce in tutte le aree, ma la quota di mercato dei paesi storicamente più legati all'industria automotive si riduce a favore dei paesi emergenti. Secondo le stime **ANFIA**, in Italia la produzione domestica di autoveicoli, pari a 880.000 unità, ha chiuso l'anno con una crescita a doppia cifra (+10,6%), ma si stima che per il 2024 i volumi della produzione italiana di autoveicoli possano abbassarsi a poco più di 600mila unità (-31% rispetto al 2023). A livello mondiale, la produzione dovrebbe invece mantenersi stabile, con volumi poco più alti rispetto al 2023, circa 94,2 milioni di unità (+0,6%), ma con un ulteriore spostamento delle dinamiche produttive verso l'Asia.

## Pubblicato l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024

L'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024 e sui servizi per la mobilità ha identificato un universo di 2.135 imprese con sede legale in Italia. All'insieme dei produttori di parti e componenti e degli integratori di sistemi e fornitori di moduli che, con gli Engineering & Design, rappresentano sistematicamente il nucleo consolidato della ricerca, sono state evidenziate, nel tempo, anche alcune specializzazioni, come il motorsport, l'aftermarket e, negli ultimi anni, la mobilità elettrica e l'infomobilità.

### Previsioni 2024

Prima di dar conto dei numeri della filiera nel 2023, che mostrano, per alcuni indicatori, ancora una leggera crescita e per altri una sostanziale stabilità, è utile illustrare il panorama previsionale del 2024, che ben evidenzia, invece, le difficoltà che sta

attraversando la componentistica automotive italiana. Il contesto è di preoccupazione per l'indebolimento dell'industria europea del settore e per la riduzione della domanda, acuito dalle tensioni geopolitiche internazionali, ma anche dalla necessità di stare al passo con quanto imposto dalla transizione tecnologica ed energetica.

Interrogate sulle previsioni per l'anno in corso le imprese si sono espresse con una visione marcatamente pessimistica. Il 2024 viene atteso, infatti, come anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici, a partire dal fatturato che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un saldo del -32%. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli ordinativi interni (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli ordinativi esteri per il 50% degli operatori e saldo del -30%).

Secondo l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024, per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'occupazione, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli investimenti fissi lordi, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%. Attese sfavorevoli riguardano tutte le categorie di operatori, tranne il cluster degli specialisti dell'aftermarket.

Il quadro in Piemonte in termini prospettici si mostra ancora più negativo per tutti gli indicatori: in particolare per gli ordinativi interni ed esteri e per il fatturato.

I piani di sviluppo delle imprese appaiono in larga misura influenzati dall'instabilità del quadro economico europeo (l'87% gli attribuisce una rilevanza almeno media) e dalle strategie delle case automobilistiche europee (l'82%, ma di alta rilevanza per il 55%).

Permangono poi le preoccupazioni derivanti dalle tensioni geopolitiche internazionali, mentre cresce l'attenzione verso l'ingresso delle Case automobilistiche cinesi in Europa, con la possibile realizzazione di stabilimenti. Attenzione elevata anche per il cambiamento delle politiche commerciali internazionali, con il maggiore protezionismo e i dazi antidumping.

A questi fattori, si aggiungono timori connessi alla riduzione della domanda e all'incertezza dei volumi produttivi, nonché in chiave operativa la difficoltà da parte delle imprese nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs.

## La filiera nel 2023 in Italia

Nel 2023, riporta l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024, le 2.135 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa 170.000 addetti e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a 58,8 miliardi di euro.

Seppure il 2023 mostri ancora una crescita del giro d'affari del +3,1% sul 2022, essa si presenta più contenuta rispetto all'anno precedente, nettamente inferiore a quanto registrato nel 2021 e, comunque, non riferibile a tutti i segmenti della filiera.

Infatti, se da un lato cresce il fatturato per gli E&D (+14,3%), per i sistemisti e modulist (+9,3%) e per l'insieme degli specialisti (al cui interno spicca il risultato dei fornitori legati al motorsport con il +11,7%), dall'altro è la subfornitura a evidenziare una certa sofferenza che riguarda sia i subfornitori tout court (-11,3%), sia quelli delle

lavorazioni (-5,4%).

Sul fronte occupazionale, nonostante emerga una stabilità del dato rispetto allo scorso anno, l'analisi per categorie di fornitura rileva, anche in questo caso, delle evidenti differenze: sono nuovamente gli E&D e gli specialisti del motorsport a distinguersi per i migliori risultati (rispettivamente +21,3% e +10,1%), mentre i sistemisti e modulatori si caratterizzano per essere il segmento con il numero di addetti in diminuzione (-8,5%).

## I risultati dell'indagine sul 2023

All'indagine, somministrata nel periodo marzo-maggio, hanno contribuito 438 imprese, con un tasso di risposta del 20,3% a conferma dell'attenzione rivolta dagli operatori del settore.

### Dinamiche del fatturato nel 2023

Dopo un biennio di notevole espansione della filiera, con il recupero dei livelli di attività del periodo precedente alla pandemia, nel 2023 la dinamica del fatturato delle imprese della componentistica automotive è apparsa positiva, seppure attenuata rispetto al recente passato. Si è ridotta la quota di imprese che hanno registrato nell'anno un aumento del fatturato, passata, in Italia, dal 72% al 52% e, in Piemonte, dal 65% al 57%.

### La scadenza europea del 2035

In una visione di medio-lungo termine, le imprese sono state interrogate sulle strategie che verranno poste in atto in vista della scadenza europea del 2035, che prevede lo stop delle vendite di automobili nuove con motore endotermico.

Il 66% delle imprese non prevede di effettuare cambiamenti, o in quanto i prodotti realizzati non sono interessati dalla nuova normativa (il 51%) o perché l'impresa è già orientata alla produzione di componenti o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell (il 15%).

Il 34% delle imprese prevede invece mutamenti del modello di business che si concretizzano prevalentemente nel mantenimento di una quota parte di componentistica per motorizzazioni a combustione interna per clienti extra Ue (il 21% del totale dei rispondenti), e/o nell'intenzione di modificare propri prodotti o servizi, orientandoli all'elettrico o idrogeno (il 15%).

L'opzione di possibile uscita dal settore automotive, per aprirsi ad altri settori, coinvolge invece il 12% dei componentisti, ed è individuata come unica scelta possibile dal 6%.

### I trend tecnologici

La filiera si mostra significativamente orientata verso la componentistica di prodotti e/o servizi destinati a ogni tipo di veicolo (l'84,0%) indipendentemente dall'alimentazione. Il 30,1% invece è orientato verso la produzione di componenti che caratterizzano i motori a combustione interna. Inizia, tuttavia, ad essere rilevante il numero di componentisti specializzati in parti per veicolo elettrico e infrastrutture di ricarica (il 16,4%), così come si possono identificare quelli attivi nella produzione di

hardware/software per i veicoli connessi e autonomi (il 6,6%) e, in generale, nei servizi per la mobilità (il 2,7%), nonché quelli che presidiano i sistemi di alimentazione a fuel cell (il 5,5%). Sui sistemi ad alimentazione a GPL/metano operano invece il 6,8% delle imprese.

Se nella precedente edizione dell'Osservatorio, nel complesso, si era stabilizzata la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain, nel triennio 2021-2023 la spinta verso tali progetti rallenta: per i powertrain ibridi ha riguardato il 26,7% delle imprese (erano il 30,0% nel triennio 2020-2022), e per quelli elettrici il 23,6%, circa cinque punti percentuali in meno rispetto al triennio in esame nella scorsa rilevazione. Resta invece pressoché stazionaria la quota di imprese che ha preso parte a progetti di riduzione delle emissioni sul motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 24,1%).

## Relazioni della filiera con Stellantis e Iveco

Nel 2023 si consolida la quota di imprese che risultano avere [Stellantis](#) e/o [Iveco](#), direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è pari al 69,4% (era il 68,4% nel 2022), ma nettamente inferiore sia al 2021, quando era del 72,9%, sia agli anni ancora precedenti. In Piemonte le vendite a Stellantis e/o Iveco riguardano una quota più alta di imprese, il 78,5%, ma anch'essa in riduzione se paragonata al 2021 (era l'80,6%).

Diminuisce, tuttavia, nell'ultimo triennio, la quota di operatori che hanno generato da vendite a Stellantis/Iveco oltre il 50% del volume di affari (in Italia dal 39,6% del 2021 al 32,8% del 2023, in Piemonte dal 50,6% al 40,1%). Il fatturato medio generato da vendite a Stellantis/Iveco, dopo la forte riduzione evidenziata nel 2022, mostra una sostanziale stabilità, ma in Piemonte continua a ridursi.

## Propensione all'internazionalizzazione

L'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024 mette in luce anche un leggero calo delle imprese che dichiarano di vendere i propri prodotti sui mercati esteri: risultano il 79,4% a fronte del 80,7% della scorsa edizione; si stabilizza la quota di fatturato automotive riconducibile a tali vendite pari al 46,2%.

## R&S

Pressoché stabile la quota di imprese che ha indirizzato investimenti (il 66%) e impiegato addetti nelle attività di R&S (il 68%), nonché, nel tempo, il numero di imprese che ha depositato brevetti (il 18%). Nel triennio 2021-2023, le innovazioni di prodotto hanno riguardato il 53% delle imprese e quelle di processo il 72%, entrambe in crescita rispetto all'edizione precedente.

Si accentua l'orientamento a forme di collaborazione fra imprese per sviluppare progetti R&S (il 45% le ha poste in essere o previste nel breve periodo, a fronte del 35% dell'anno precedente), in un contesto in cui aumentano le relazioni con altre realtà imprenditoriali, principalmente per accedere a nuovi settori e per efficientare i costi. È con la filiera piemontese che vengono attivate più forme di cooperazione (con il 60% delle risposte), seguita da quelle della Lombardia (il 49%), dell'Emilia-Romagna (il 32%) e del Veneto (il 25%).

## ESG

Cresce l'attenzione e la sensibilità delle imprese dell'automotive verso il tema della sostenibilità e della responsabilità aziendale: le imprese che hanno già adottato un'azione in linea con i criteri ESG (Environment, Social e Governance) sono il 78% se si considera il tema ambientale, l'83% nell'ambito sociale e il 72% nella Governance. Rispetto al 2022 si è osservato un aumento sia degli operatori che le hanno già avviate sia di quelli che intendono farlo nei prossimi 12 mesi.

In particolare, fra le varie azioni di tipo ambientale, il 74,5% delle imprese ha posto in atto una politica di trattamento dei rifiuti non pericolosi e l'11,5% ha in programma di farlo nel prossimo anno, così come per il trattamento di rifiuti di tipo pericoloso (rispettivamente il 72,2% e il 10,3%). In tale categoria, emerge anche una particolare attenzione all'adozione di strumenti in grado di monitorare l'energia consumata e all'acquisto/produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Fra le azioni in ambito sociale è alta la percentuale di rispondenti che ha adottato, o intende farlo, politiche supplementari in materia di salute e sicurezza dei lavoratori, pari a quasi il 91%, e otto su dieci hanno già provveduto, ma anche di quelli che si sono mossi nella gestione delle tematiche della diversità, dell'inclusione, e delle pari opportunità (il 58,5%) o intendono farlo (il 22,3%).

In ultimo, nella dimensione legata alla governance, spicca il dato relativo alle imprese che hanno già attivato politiche di anticorruzione (il 64,5%) e di quelle che chiedono ai propri fornitori il rispetto dei diritti umani (il 63,2%). Il 14% degli intervistati prevede di operare in futuro in tali direzioni.

## La domanda di policy da parte delle imprese

Alle imprese della componentistica è stato domandato un giudizio sull'efficacia, nel recente passato, e sull'utilità in futuro delle misure di sostegno alla filiera automotive adottate dalle istituzioni pubbliche. Confermando i risultati della precedente rilevazione, l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024 esprime una valutazione positiva soprattutto sull'efficacia delle iniziative dirette al contenimento dei costi dell'energia (il 71% delle imprese), che restano prioritarie anche nel futuro (il 79%).

Un alto giudizio in termini sia di efficacia passata (il 56%), sia di attese (il 75%) è raccolto dai finanziamenti e dagli sgravi fiscali per attività R&S; viceversa, per la misura di creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo, è elevata l'esigenza di intervento per il futuro (il 68%) a fronte di un giudizio più modesto su quanto già adottato (efficace per il 39%). Diminuisce la valutazione positiva sull'adeguatezza degli incentivi per le nuove immatricolazioni e delle misure di sostegno per la digitalizzazione, che permangono di assoluta priorità per sei imprese su dieci.

Nell'insieme, vengono considerati meno incisivi gli interventi previsti per la riconversione delle competenze, e soprattutto gli incentivi messi in campo per le infrastrutture di ricarica, ambito nel quale l'Italia sconta ancora un significativo ritardo rispetto ad altri Paesi europei e sul quale quasi un'impresa su due continua a esprimere istanze per misure specifiche.

L'estensione della CIG (Cassa Integrazione Guadagni), è una priorità per il futuro imminente per oltre 4 imprese su dieci, ma le ultime informazioni statistiche mostrano, specie per il Piemonte, un crescente ricorso agli ammortizzatori sociali per

il settore automotive.

TAGS ANFIA



**Redazione**

<https://www.trasportale.it>

Il canale di informazione e comunicazione multimediale del mondo del trasporto.



Articolo precedente

**DKV Mobility espande la partnership con Petrol in Slovenia e Croazia**

Articoli correlati



**DKV Mobility espande la partnership con Petrol in Slovenia e Croazia**



**Carolina De Negri è la nuova Responsabile della Comunicazione di MAN Truck & Bus Italia**



**Presentato il nuovo marketplace EMMA per il trasporto intermodale**



**Mercato rimorchi, non si arresta la crisi del settore**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

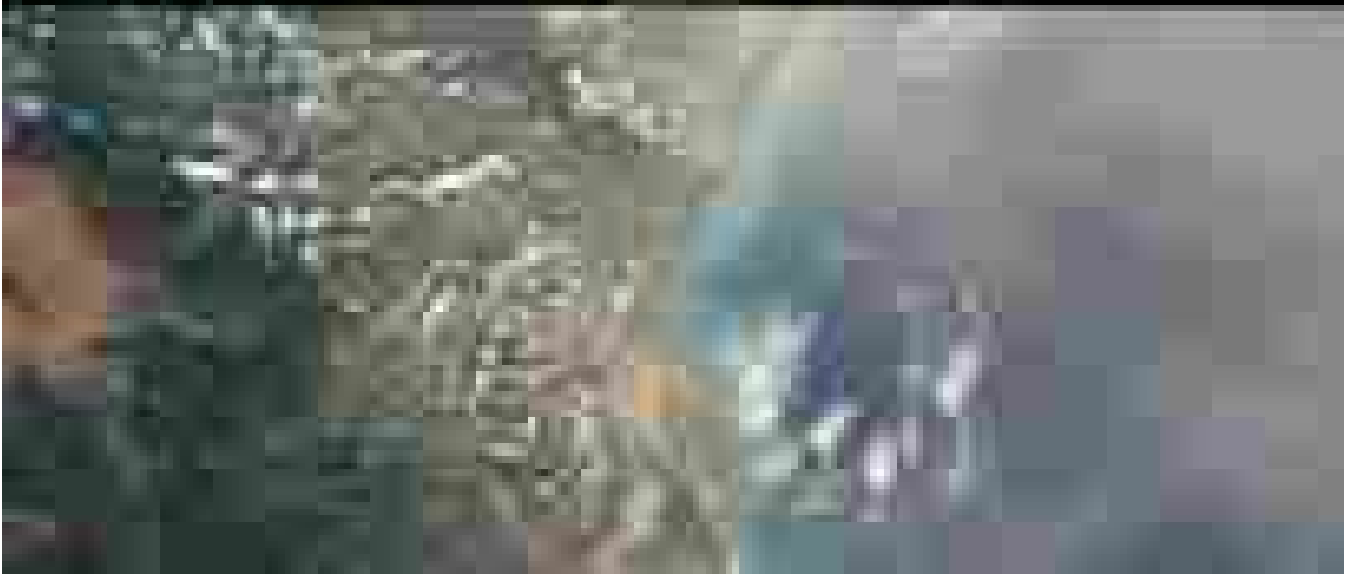
Abbonati



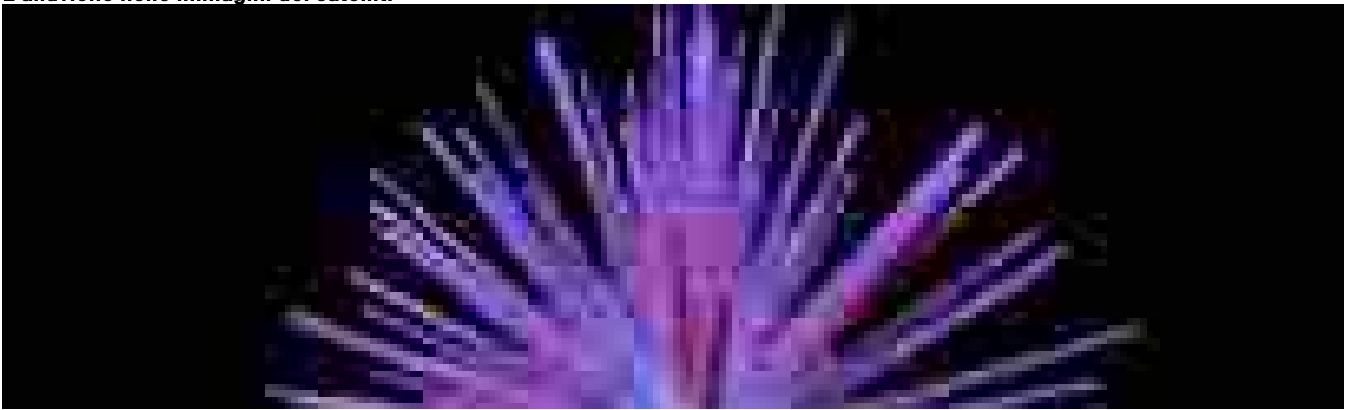
L'alluvione in Spagna TUTTI I VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'alluvione nelle immagini dei satelliti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



C'è una stella zombie nella supernova del 1181 VIDEO



Dalle maschere ai gadget e alla cucina, tutto quando fa Halloween



Eduardo, 40 anni fa se ne andava un autore eterno

Temi caldi Medio Oriente Dossieraggio Spagna Valencia Aurora  
/ **MOTORI** / Norme e Istituzioni

Naviga :

# Urso, ridotti fondi per incentivi auto, servono risorse europee

MARCIANISE, 31 ottobre 2024, 13:48  
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**S**ugli incentivi alle auto vi è stata una riduzione dei fondi per i prossimi anni, ma io ho già assicurato all'Anfia che tutte le risorse che sarà possibile trovare saranno destinate al sostegno della filiera, affinché superi questa fase di transizione particolarmente difficile".

Così il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso alla Getra Power Spa di Marcianise (Caserta).

"Valuteremo poi - ha aggiunto il responsabile del Mimit - insieme al ministro dell'Economia se in questo percorso della manovra economica sia possibile incrementare il fondo al fine di raggiungere questo obiettivi, in particolare il sostegno alla filiera della componentistica, che è un orgoglio del Made in Italy, affinché possa rafforzarsi e restare competitiva.

Pertanto, la questione delle auto credo sia diventato un problema europeo: e noi siamo stati i primi a dire che se non si cambiava rotta avremmo avuto il collasso dell'industria automobilistica europea. Oggi con le principali case automobilistiche tedesche che annunciano la chiusura di interi stabilimenti e la riduzione degli stipendi, per cui l'automotive è diventato il problema dell'Europa, e proprio per questo stiamo lavorando con altri Governi per un documento che impegnerà le istituzioni europee a rivedere da subito il percorso; ciò significa anticipare all'inizio del 2025 l'esame della clausola di revisione, chiederemo che siano collocati risorse importanti a sostegno delle imprese e dei consumatori per incentivarli con risorse comuni europee all'acquisto di auto ecologicamente sostenibili. Chiederemo che vi sia una visione di piena neutralità tecnologica, perché l'elettrico non è una religione ma una tecnologia".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



ACCESSO ARCHIVI

**LAPRESSE**  
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: 22:48: Calcio: Serie A, Atalanta-Monza 2-0 22:44: Calcio: Serie A, Juventus-Parma 2-2 19:33: Stellantis: Elkann sente L. For

Home » **Economia**



Foto d'archivio

## Stellantis, John Elkann diserta audizione in Parlamento. Meloni: "Mi sarei aspettata più rispetto"

### Il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini

31 Ottobre 2024

Tiene banco la **crisi Stellantis** nel dibattito politico e non solo. Il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell'Anfia (Associazione nazionale filiera italiana automotive). Ma intanto è esplosa la polemica dopo che il presidente del colosso automobilistico **John Elkann ha deciso di non intervenire in audizione in Parlamento.**

### Cosa è successo

John Elkann ha scritto una lettera al presidente della commissione Attività produttive della Camera, il leghista Alberto Gusmeroli, per informarlo che non sarebbe andato, così come invece previsto, dopo l'intervento dell'11 ottobre scorso dell'ad Carlos Tavares, per

### ULTIME NEWS



Oltre 270 gruppi con fatturato sopra 1 miliardo, Eni supera Enel



Stellantis, Landini: "Meloni convochi azienda e sindacati a Palazzo Chigi"



Cybersecurity, generale Luciano Carta nominato in cda Defence tech



Usa, Pil rallenta: stima a +2,8% terzo trimestre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

essere ascoltato dai parlamentari della decima commissione sulla situazione dell'automotive in Italia. Nella missiva **John Elkann ha ribadito “la disponibilità a un dialogo franco e rispettoso”** e che “Stellantis prosegue le interlocuzioni con il ministero delle Imprese e del Made in Italy nell’ambito del tavolo di confronto istituito presso il dicastero, in attesa della convocazione ufficiale presso la Presidenza del Consiglio”. Ma il presidente di Stellantis ha aggiunto che, “non essendoci aggiornamenti” dall’audizione dello scorso venerdì, “**non abbiamo nulla da aggiungere** rispetto a quanto già illustrato dall’amministratore delegato”. Non è tardata la risposta del presidente della commissione Gusmeroli, in apertura delle audizioni dei sindacati sul dossier, dopo aver dato lettura della lettera inviata da Elkann. “L’automotive è un asset strategico per il Paese. L’audizione di Tavares è stata quella di un amministratore delegato pro tempore – ha rimarcato Gusmeroli -. Il presidente John Elkann rappresenta gli shareholder e un gruppo che ha dato, ma dal Paese ha anche ricevuto moltissimo. Per questo, ritengo di rinnovare al presidente Elkann la richiesta di audizione sulla situazione del gruppo in Italia”.

## Meloni a John Elkann: “Mi sarei aspettata più rispetto del Parlamento”

Dura la **reazione della premier Giorgia Meloni**, secondo cui **John Elkann** “non ha detto solo di no, ha detto ‘no perché aspetto il tavolo del governo’, ma temo che lui non conosca il funzionamento dello Stato italiano, perché sono due cose completamente diverse e **mi sarei aspettata un maggiore rispetto per il Parlamento**. Poi noi dei tavoli con Stellantis li abbiamo fatti, ma proponevamo accordi di sviluppo, cioè davamo dei fondi per aumentare la produzione, e invece la produzione veniva diminuita. Ma così non funziona, sono soldi degli italiani. I soldi degli italiani si investono quando vanno a beneficio degli italiani”. La premier ha rimarcato che quello con Stellantis “è un dialogo che continueremo a fare come lo facciamo con tutti, senza sudditanza né condizionamenti. Certo però sarebbe stato più sensato” da parte di John Elkann “andare in Parlamento ad ascoltare che cosa il Parlamento della Repubblica italiana, nazione che a quella che oggi è Stellantis ha dato moltissimo, avesse da dire all’azienda”.

## L’opposizione e i sindacati

Per la segretaria del Pd Elly Schlein il no di John Elkann è da “stigmatizzare”, ma la leader dem fa anche una proposta: “Credo che la mozione unitaria presentata con le altre opposizioni sia effettivamente un punto da cui partire in una discussione che vuole essere aperta, inclusiva, senza pregiudizi. Siamo pronti a lavorare insieme anche con la maggioranza in questa direzione. Offriamo in questo modo il nostro contributo fattivo”. Il sindacato chiede azioni urgenti per il settore e i suoi lavoratori. Il segretario generale della Fiom, Michele De Palma, in audizione, ribadisce “la necessità di ricostruire un’iniziativa con politiche industriali chiare. Va avviata subito una discussione per un pacchetto straordinario di interventi”.

Dalla Uilm il segretario nazionale Gianluca Ficco indica l’obiettivo: “Dobbiamo riprendere il confronto con il Governo e con Stellantis, per mettere fine alle sterili polemiche e per provare davvero a salvare il settore automotive. Chiediamo la convocazione di un tavolo presso la Presidenza del Consiglio, giacché quello aperto al ministero delle Imprese e del Made in Italy si è rivelato non solo improduttivo, ma addirittura controproducente”. Dopo

le critiche del presidente della Camera Lorenzo Fontana, che aveva ritenuto grave l'assenza del presidente di Stellantis, Elkann ha avuto nel pomeriggio una conversazione telefonica con il presidente di Montecitorio in cui ha ribadito il rispetto per il Parlamento e "l'apertura al dialogo con tutte le istituzioni, come da sempre il gruppo fa in tutti i paesi in cui è presente, Italia in primis".

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Tag: **giorgia meloni**, **Google**, **John Elkann**, **Stellantis**

Condividi questa



Notizia:



**LAPRESSE**  
 WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

**SEDI IN ITALIA:**

MILANO, ROMA, TORINO, FIRENZE,  
 NAPOLI, VERONA, TREVISO, ORISTANO,  
 MESSINA, LAMEZIA TERME

**SEDI NEL MONDO:**

NEW YORK, WASHINGTON, MIAMI,  
 BRUXELLES, LONDRA, PARIGI, BERLINO,  
 MADRID, VARSAVIA, PRAGA, GINEVRA,  
 VIENNA, CASABLANCA, TOKYO, HONG KONG

- CHI SIAMO
- CONTATTI
- L'AZIENDA
- IL PRESIDENTE
- IL TEAM
- AGENZIA STAMPA
- FOTOGRAFIA
- VIDEO NEWS
- I NOSTRI CLIENTI
- CODICE ETICO

- PRIVACY
- COPYRIGHT
- DISCLAIMER
- LAVORA CON NOI
- PARTNER

- METEO
- OROSCOPO
- CORONAVIRUS



LAPRESSE USA  
 LAPRESSEMEDIA  
 AP.ORG  
 OLYCOM.IT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# Indotto auto, ricavi giù per il 55% della filiera

## Automotive

Meloni attacca Elkann  
Per Volkswagen l'utile trimestrale crolla del 64%

Il 2024 si conferma l'anno nero per i produttori italiani dell'automotive. Il 55% delle aziende, secondo l'Osservatorio **Anfia**, quest'anno registra un calo del fatturato e una su tre prevede ripercussioni sull'occupazione. Crolla del 64% l'utile trimestrale di Volkswagen che conferma i tagli retributivi. La premier Meloni attacca John Elkann perché non andrà in Parlamento.

**Annicchiarico, Fotina, Greco**

—alle pagine 10-11

# Indotto auto, ricavi giù per il 55% della filiera

**Componentistica.** Secondo l'Osservatorio **Anfia** il 12% delle aziende pensa di lasciare il settore, una su tre ridurrà i posti di lavoro

Il 2024 inverte il trend di recupero iniziato dopo il Covid e si conferma come l'anno nero per i produttori italiani dell'automotive. Per il 55% delle aziende, come raccontano i dati raccolti dall'Osservatorio che fa capo **all'Anfia** (Associazione delle imprese della filiera automotive) e alla Camera di commercio di Torino, l'anno in corso registra un calo del fatturato, inoltre un'azienda su tre prevede anche ripercussioni sull'occupazione. L'elemento di maggiore criticità si conferma il mercato interno, un fattore legato perlopiù al calo dei volumi produttivi di Stellantis in Italia, con un saldo tra attese positive e negative a quota -40%.

In un contesto industriale difficile in Europa e, in particolare, in Germania, primo paese di esportazione per i componentisti italiani, anche le attese sugli ordinativi dai mercati esteri sono negative, con un saldo a quota -30%. «Le iniziative più importanti devono arrivare da Bruxelles - sottolinea Marco Stella presidente della sezione Componentisti di **Anfia** e ad di Duerre Tubi -, le prime misure della nuova Commissione dovrebbero essere rivolte al settore Auto, a cominciare dal tema delle multe che potrebbero abbattersi sulle case produttrici l'anno prossimo e spingere a ridurre la produzione di circa 2,5 milioni di

unità, peggiorando ulteriormente la situazione». Il tema della competitività resta centrale per l'Europa, ma lo è anche tra i diversi paesi europei, come dimostrano le diverse applicazioni della normativa sugli aiuti di Stato che penalizza l'Italia, aggiunge Stella. «È tempo di porre in maniera decisa il tema del Local Content, come fanno Usa e Cina, a fronte di nuovi produttori che arrivano ad investire nei paesi europei, per valorizzare le filiere e l'occupazione». È forte in casa **Anfia** l'irritazione per il taglio di 4,6 miliardi al Fondo Automotive, nel momento in cui servono tutti gli strumenti possibili per sostenere le imprese. Per Corrado La

Forgia, vice presidente di Federmeccanica e ad di Vhit-Weifu, «il tema non è allontanare la data del 2035 né rimettere in discussione l'elettrico, è necessario piuttosto riaprire la partita della neutralità tecnologica e preservare, con e-fuel e biofuel, la filiera dei motori».

Le oltre 2mila imprese della componentistica, con all'attivo 170mila addetti e quasi 60 miliardi di ricavi (fonte Anfia), vivono una duplice crisi, quella legata ai volumi produttivi in calo e quella connessa alla transizione all'elettrico, di fatto in stallo, che interessa direttamente un'azienda su tre. Non è un caso che il 12% delle imprese valuti la possibilità di lasciare il settore. A risentirne

è la dinamica degli investimenti che registra un saldo negativo del 19%, tutti indicatori che peggiorano in Piemonte, dove si concentra oltre il 30% delle aziende del settore. In realtà, tutti i distretti italiani sono in difficoltà. Ieri il presidente di Unindustria Cassino, Vittorio Celletti, ha lanciato l'allarme per il taglio di 4,6 miliardi al Fondo Automotive in Manovra: «Tutti i dati relativi alla produzione dell'industria automotive italiana sono molto preoccupanti e nei prossimi mesi la situazione rischia di diventare drammatica. Chiediamo al Governo strumenti per gestire e supportare la transizione» ha sottolineato.

La previsione dell'Anfia è che i volumi produttivi del settore, tra auto e autoveicoli, cali del 30% nel corso dell'anno, con un allineamento, al 50%, nella produzione di auto e veicoli commerciali. In soli tre anni, la quota media di ricavi derivante per le imprese italiane da Stellantis e da Iveco è passata dal 41,4 al 35%, tutto questo nonostante i legami tra l'indotto italiano e il Gruppo Stellantis restino forti: quasi il 70% delle imprese infatti ha Stellantis e Iveco direttamente o indirettamente nel proprio portafoglio clienti, quota che sale di dieci punti se si guarda all'indotto piemontese.

—F.Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Oltre 2mila le imprese della componentistica. Con 170mila addetti e quasi 60 miliardi di euro di ricavi**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Meloni: Elkann ha mancato di rispetto

## Urso convoca tavolo Stellantis il 14 novembre

### Il confronto

Le premier dopo il no del presidente di Stellantis all'audizione in Parlamento

**Carmine Fotina  
Filomena Greco**

Il presidente Elkann ha mancato di rispetto al Parlamento. Con queste parole il presidente del Consiglio Giorgia Meloni interviene sulla polemica nata dalla mancata partecipazione del presidente di Stellantis all'audizione richiesta da Camera e Senato. «Sarebbe stato più che sensato andare in Parlamento ad ascoltare che cosa il Parlamento della Repubblica Italiana avesse da dire all'azienda» ha sottolineato la Meloni. La questione si è complicata nel corso della giornata, con il ministro Urso che convoca il tavolo Stellantis il 14 novembre, il presidente Stellantis che ribadisce, in una telefonata con il presidente della Camera Lorenzo Fontana, di aver declinato l'invito in attesa dell'iniziativa del Mimit e della convocazione di Pa-

lazzo Chigi, richiesta da una mozione del Parlamento. Per finire poi con le parole di Giorgia Meloni a "Porta a Porta". I tavoli con Stellantis li abbiamo fatti, sottolinea Meloni, che parla di «un dialogo che continueremo a fare, senza sùdditanze e senza condizionamenti».

Al di là delle polemiche, però, toccherà affrontare nel merito una delle crisi industriali più pesanti degli ultimi anni. Fissato il nuovo incontro al Mimit - con invito esteso oltre che ai rappresentanti di Stellantis, alle Regioni sede di stabilimenti produttivi, dei sindacati e dell'Anfia - sarà necessario capire se e quando Palazzo Chigi deciderà di convocare i vertici dell'azienda come indicato dalla mozione votata dalla maggioranza, il 16 ottobre scorso, per fare chiarezza sull'impegno del Gruppo in Italia dopo l'audizione di Carlos Tavares. I sindacati metalmeccanici chiedono da mesi che si apra un fronte alla presidenza del Consiglio, un punto sul quale sono tornati anche ieri durante l'audizione davanti alla IX Commissione in Senato e alla X alla Camera. «Il piano industriale di Stellantis non è sufficiente a garantire volumi e livelli occupazionali negli stabilimenti italiani e nell'indotto, servono ulteriori interven-

ti» sottolinea Ferdinando Uliano segretario nazionale della Fim-Cisl. Per Michele De Palma, a capo della Fiom, è necessario «avviare subito una discussione per un pacchetto straordinario di interventi per la transizione ecologica e tecnologica». Al centro del dibattito resta l'allarme per il taglio in manovra al Fondo Automotive di 4,6 miliardi per i prossimi anni. Per i sindacati è fondamentale «invertire la tendenza al disimpegno di Stellantis», riprendere il lavoro fatto al tavolo del Mimit e chiudere un accordo di sviluppo a sostegno del settore.

Intorno alla scelta di Elkann di declinare l'invito di Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attivi-

tà produttive della Camera, per tutta la giornata di ieri si sono susseguite reazioni e polemiche sul fronte politico, nella maggioranza e nell'opposizione. La Lega parla di «vergognosa offesa alle istituzioni», il leader M5S Giuseppe Conte evidenzia il «declino ormai irreversibile del settore automotive» e la segretaria del Pd Elly Schlein stigmatizza la scelta di Elkann e chiede un confronto. La convocazione del tavolo al Mimit, spiegano fonti del ministero, è partita solo ieri perché era attesa la calendarizzazione dell'audizione di Elkann in Parlamento. La lettera con cui il presidente di Stellantis ha declinato l'invito della commissione Attività produttive ha spiazzato Urso che non ha nascosto irritazione, interpretando le parole di Elkann come un modo per trincerarsi dietro le iniziative del governo, dribblando la richiesta del Parlamento. Nella nota diffusa dal Gruppo in serata Elkann ha escluso ipotesi di disimpegno in Italia e ha ribadito «l'apertura al dialogo con tutte le istituzioni, come da sempre il gruppo fa in tutti i paesi in cui è presente, Italia in primis». Il presidente di Stellantis ha ricordato gli investimenti, per 2 miliardi all'anno dal 2021, fatti in Italia.



**Telefonata di Elkann a Fontana: dialogo aperto con le istituzioni. Il sindacato: il confronto si sposti a Palazzo Chigi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Stellantis, bufera politica su Elkann «Il suo no offende le istituzioni»

Dopo il rifiuto all'audizione. Ma il presidente del gruppo: rispettiamo il Parlamento

di **Claudia Voltattorni**

**ROMA** Stellantis è stata convocata il 14 novembre al ministero dell'Industria e del Made in Italy con il ministro Adolfo Urso. Al tavolo anche sindacati, Regioni e rappresentanti dell'Anfia, l'associazione della filiera dell'automotive. Dopo annunci e giorni di attesa la convocazione è finalmente arrivata. Meno di 24 ore prima il presidente di Stellantis John Elkann diceva no ad una sua audizione davanti alle commissioni riunite di Camera e Senato di Attività produttive e Industria richiesta dal presidente della X Commissione della Camera Alberto Luigi Gusmeroli (Lega), dopo quella dell'11 ottobre del ceo Carlos Tavares: «Non abbiamo nulla da aggiungere» spiegava in una lettera a Gusmeroli il manager torinese, provocando l'ira anche del presidente della Camera Lorenzo Fontana.

Ma ieri, in una telefonata alla terza carica dello Stato, Elkann ha ribadito «il rispetto del Parlamento» e «l'apertura al dialogo con tutte le istituzioni: Stellantis rispetta e si adatta alle ambizioni di politica industriale scelte dai Paesi dove opera» e il no a Gusmeroli «nasce dall'osservanza della decisione della Camera di impegnare il governo a identificare politiche industriali in linea con l'evoluzione del settore automotive». Elkann ha poi sottolineato che Stellantis, da quando è nata (2021), «ha investito in Italia 2 miliardi di euro all'anno» con investimenti, stipendi, oneri che «hanno superato di gran lunga i contributi ricevuti in Italia». E ha concluso: «In questi anni non c'è stato alcun disimpegno in Italia». Senza però sbilanciarsi sul futuro.

Ma il suo rifiuto non è piaciuto a nessuno, soprattutto

alla maggioranza, con la Lega che parla di «vergognosa offesa alle istituzioni», e Fratelli d'Italia di «atto offensivo e irrispettoso». Gusmeroli ha però rinnovato il suo invito con una seconda lettera: «Il Parlamento — ha scritto ad Elkann — è certamente il luogo principe per proseguire il dialogo positivo e costruttivo tra i cittadini, le istituzioni e gli attori industriali che hanno fatto la storia del nostro Paese. In quest'ottica, a maggior ragione considerato il delicato periodo storico che stiamo vivendo, reputo la sua presenza ancora più necessaria».

Critiche sono arrivate anche dall'opposizione con la dem Elly Schlein che ha ringraziato Gusmeroli e invitato a «stigmatizzare l'atteggiamento di Elkann», invocando però anche «un tavolo permanente con Stellantis a Palazzo Chigi». Lo ha chiesto tutta l'opposizione bocciando Urso e «il suo insuccesso per il tavolo automotive al Mimit: il confronto — dice il Pd — si sposti a Palazzo Chigi». Per il M5S «l'inconcludenza nociva del ministro Urso sta diventando talmente eclatante che Meloni non può più far finta di niente». E anche per Maurizio Landini (Cgil) «il Mimit non basta più, non c'è consapevolezza di quello che sta succedendo».

Sotto accusa il Fondo automotive «svuotato» di 4,6 miliardi dalla prossima legge di Bilancio in un momento in cui il settore sta vivendo una profonda crisi in tutta Europa. «Il taglio al Fondo è sciagurato», dice Ferdinando Uliano di Fim Cisl. Per Antonio Misiani (Pd) «salvare l'automotive deve diventare una priorità nazionale». E da Torino le imprese della componentistica raccontano di un 2024 nero. I dati dell'Osservatorio Anfia stimano un calo di fatturato del 32% con un meno 40% degli ordinativi interni e meno 30% per quelli esteri. Perciò, sottolinea l'asso-

ciatione, «in un momento così difficile vediamo come un nonsense politico il taglio del Fondo automotive».

Ieri intanto a Palazzo Chigi si è tenuto un nuovo tavolo governo-parti sociali sul futuro dell'ex Ilva. Urso ha confermato la manifestazione d'interesse di 15 soggetti, di cui 3 per tutto il gruppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'invito

● Dopo l'audizione del ceo di Stellantis Carlos Tavares, la Camera ha convocato in commissione anche il presidente del governo John Elkann

● Elkann ha però respinto l'invito in attesa della chiamata del governo: «Non abbiamo nulla da aggiungere»



A sinistra Carlos Tavares, ceo di Stellantis; a destra John Elkann, presidente del gruppo





# La protesta delle aziende auto “Assurdo tagliare il fondo”

L'allarme **Anfia**: “Nella componentistica ricadute sull'occupazione. Palazzo Chigi ci convochi”  
Conti in profondo rosso per Volkswagen: l'utile crolla e conferma il taglio del 10% dei salari

di **Diego Longhin**

**ROMA** — «È stato come aspettare Godot che non arriva mai. Ecco. Abbiamo fatto il lavoro di un anno e non siamo mai arrivati al dunque». A parlare è Marco Stella, presidente del gruppo componenti **dell'Anfia**, l'associazione che rappresenta le imprese della filiera auto. Anche Stella orienta la bussola verso Palazzo Chigi perché, a questo punto, è necessario che della crisi auto se ne occupi direttamente la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Un passaggio ancora più urgente dopo il taglio di 4,6 miliardi del fondo automotive: «Fondo per noi molto importante che è sparito. Per noi è un nonsense politico», aggiunge Stella. E il direttore **dell'Anfia**, Gianmarco Giorda, dice che «nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale. Avevamo proposto di usare parte dei soldi per allungare la cassa integrazione»

Il 2024 è un anno nero per le imprese dell'indotto dopo un 2023 stabile. E per il 2025 non si aspettano nulla di meglio. Il 34% delle imprese pensa di cambiare strategia industriale e il 12% valuta addirittura di uscire dal comparto. «Un dato preoccupante - spiega **l'Anfia** - perché vuol dire perdere competenze e capacità». C'è anche un 21% che ha in mente di produrre per clienti non

europei secondo l'Osservatorio realizzato in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino. Per il fatturato il saldo tra ottimisti e pessimisti crolla del 32%, mentre per gli ordinativi si registra un -40% per quelli interni e del 30% per quelli esteri. Un'azienda su tre prevede un calo dell'occupazione e anche gli investimenti sono in flessione del 19%. E gli effetti della crisi tedesca? Iniziano a farsi sentire. L'export dell'indotto è sceso dello 0,8% nei primi sette mesi del 2024, ma la flessione verso la Germania, primo partner commerciale con più di 3 miliardi, è stata più pesante: meno 6%. Bruciati quasi 200 milioni. E la crisi di Volkswagen, che ha ridotto la produzione del 18,8%, e le difficoltà delle altre case tedesche rischiano di peggiorare ancora la situazione.

Il gruppo di Wolfsburg ieri ha incontrato i sindacati presentando una strada alternativa alla chiusura degli stabilimenti in Germania. Arne Meiswinkel, il negoziatore della casa automobilistica, ha proposto un taglio del 10% degli stipendi e una revisione del sistema dei bonus. «Siamo aperti a qualsiasi discussione per raggiungere i nostri obiettivi finanziari, solo così potremmo immaginare prospettive per gli impianti tedeschi e i posti di lavoro», ha detto. «Si tratta di un primo piccolo segnale di progresso», ha risposto Daniela Cavallo, punto di riferimento

del sindacato in Volkswagen. La chiusura degli impianti, però, è tutt'altro che esclusa e i lavoratori restano «in allarme».

I conti del produttore tedesco certificano l'impasse. Ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con un utile in calo rispetto al 2023 del 63,7%, a 1,58 miliardi. Anche la giapponese Toyota non brinda: la sua produzione globale è scesa del 7% nel primo semestre 2024, registrando la prima flessione in 4 anni. In Cina, invece si realizza l'exploit di Byd che con i ricavi saliti a oltre 28 miliardi di dollari nel terzo trimestre supera per la prima volta i rivali di Tesla.

Pechino mostra irritazione per i dazi definitivi sulle e-car che la Ue ha fatto scattare da mezzanotte. Un extra alla dogana fino al 35,3%. La Cina non «accetta la decisione» e annuncia «un reclamo al Wto», dice un portavoce del ministero del Commercio. E aggiunge: «Adotterò tutte le misure necessarie per proteggere i legittimi diritti e interessi delle sue aziende». Proprio la Germania, che ha detto no ai dazi, è più sensibile alle questioni. Il cancelliere Olaf Scholz ha ribadito «di non ritenere giusti questi dazi» e auspicato che «la Ue trovi una soluzione negoziata». E Bruxelles ha mandato a Pechino due inviati speciali con il compito di trattare ad oltranza per trovare un punto di caduta che accontenti entrambe le parti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I valori

# 58,8 mld

### Il fatturato

Le 2.135 imprese della componentistica generano un fatturato superiore a 58 miliardi e occupano 170 mila addetti

*Il 12% delle industrie dell'indotto nazionale pensa di lasciare il settore*



▲ La fabbrica Il polo Volkswagen di Zwickau, nella Germania orientale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL DOSSIER

# Anfia all'attacco del governo

## “Non ha strategia sull'auto”

Il presidente del gruppo componenti, Stella: “Sbagliato tagliare i fondi”  
Crollano le aspettative su ordini e fatturato, tiene solo l'aftermarket

LEONARDO DI PACO  
TORINO

«**P**ertutelare la filiera dell'auto serve un intervento politico. Fino ad oggi il governo ha dato obiettivi ambiziosi senza però fornire gli strumenti per raggiungerli. È stato come aspettare Godot, che non arriva mai. Abbiamo fatto un lavoro di un anno e alla fine, in un momento difficile per il settore, vediamo questo nonsense politico per cui è sparito il fondo automotive. Chi ha l'ambizione di tracciare la rotta di una politica industriale non può scippare risorse così fondamentali».

Marco Stella, presidente del gruppo componenti dell'Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica - non lesina le critiche nei confronti dell'esecutivo a poco più di 48 ore dalla notizia del maxi taglio da 4,6 miliardi sul fondo destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera. «Il 14 novembre andremo da Urso (il titolare del ministero delle Imprese, ndr) e chiederemo di mettere un focus sulla componentistica perché temo che siamo alla vigilia di profonde ristrutturazioni. Il percorso della legge di Bilancio dice che Palazzo Chigi deve costruire una cabina di regia mettendo in-

sieme tutti i ministeri competenti come quello del Lavoro e quello della Ricerca e Università» ha aggiunto Stella intervenendo ad una tavola rotonda durante l'osservatorio che fa capo all'Anfia e alla Camera di commercio di Torino.

### L'anno nero dell'auto

I dati dell'associazione parlano chiaro. Il 2024 è stato un anno nefasto per i produttori italiani dell'automotive. Il 2024 viene infatti definito come «anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici». Per il fatturato il saldo tra ottimisti e pessimisti crolla del 32%, mentre per gli ordinativi si registra un -40% per quelli interni e del 30% per quelli esteri. Un'impresa su tre prevede un calo dell'occupazione e anche gli investimenti sono in calo del 19%. Soltanto l'aftermarket sembra soffrire meno. I dati sono ancora peggiori per il Piemonte, dove è calata da quasi il 50% del 2021 al 42,3% la dipendenza di fatturato delle aziende della componentistica da Stellantis e Iveco: il fatturato segna -46%, gli ordinativi interni -52%, quelli esteri -46%, l'occupazione -25% e gli investimenti -27%. I nuvoloni neri non riguardano solo il mercato italiano. Anche i potenti costruttori tedeschi sono alle prese con quella che gli addetti del settore definiscono una “tempesta perfetta”.

Volkswagen, che ha annunciato la chiusura di tre fabbriche oltralpe e il taglio dei salari del 10%, ha chiuso il terzo trimestre 2024 con ricavi per 78,5 miliardi di euro, in calo dello 0,5% rispetto allo stesso periodo del 2023 e un utile in calo del 63,7% a 1,58 miliardi. L'utile operativo della casa automobilistica tedesca scende del 41,7% a 2,85 miliardi (gli analisti ne prevedevano 3,89) impattato da 2,2 miliardi di euro. Dati che, ha commentato il cfo Arno Antlitz, «evidenziano l'urgente necessità di significative riduzioni dei costi e recuperi di efficienza».

Neppure i nipponici se la passano bene. Per i marchi Toyota e Lexus la produzione a livello globale tra aprile e settembre è scesa a quota 4,71 milioni di veicoli rispetto al precedente record di 5,06 milioni. A livello nazionale la flessione è stata del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, a 1,53 milioni di veicoli, mentre fuori dal Giappone è scesa del 5,8%, a 3,17 milioni di veicoli, appesantita dal -17,1% in Cina, dove si inasprisce la concorrenza sui prezzi dei rivali locali, in primis di Byd.

### Le possibili soluzioni

A livello italiano, è il pensiero di Corrado La Forgia, vicepresidente di Federmeccanica, il problema è che «non ab-

biamo idea di dove volere andare, resistiamo al nuovo. Non c'è un sistema aggregato che sa dove andare. Bisogna decidere, deve farlo non solo il governo, ma anche imprese e sindacati». Esul taglio deciso dal governo al fondo automotive: «Non sono preoccupato del taglio al Fondo, ma della mancanza di idee. Deve ancora maturare una visione del Paese. È l'Europa che deve mettere a disposizione i fondi, e tanti. La transizione non è gratis, ci sarà tanta cassa integrazione». Sulle difficoltà del sistema Paese, sempre al convegno dell'Anfia, è intervenuto anche l'amministratore delegato di Pinfarina, Silvio Angori. «Uno dei problemi a livello italiano è che siamo lamentosi. La transizione è in atto a livello globale dal 2008, i cinesi hanno deciso subito cosa fare, noi ci abbiamo messo 16 anni a capire che questo era il trend. Forse abbiamo sbagliato». «Spero - ha aggiunto Angori, che è anche presidente del gruppo Car Design and Engineering dell'Anfia - che il taglio al Fondo automotive sia rivisto. In un momento di transizione così importante è essenziale il supporto alla filiera, alle aziende che devono ricollocarsi, che devono rigenerarsi. Serve il supporto alla domanda, ma anche all'offerta. Ci sono tante idee e molto confuse» —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**-30%**  
Il saldo  
degli ordinativi esteri  
secondo l'Anfia  
nel 2024

**-63,7%**  
Il calo dell'utile  
del gruppo Volkswagen  
nel terzo trimestre  
dell'anno

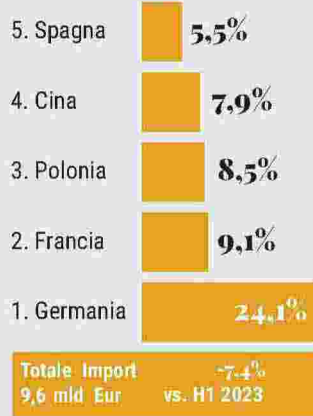
**LA COMPONENTISTICA IN ITALIA**



Fonte: Fonte: Elaborazioni ANFIA Area Studi e Statistiche su dati ISTAT COEWEB

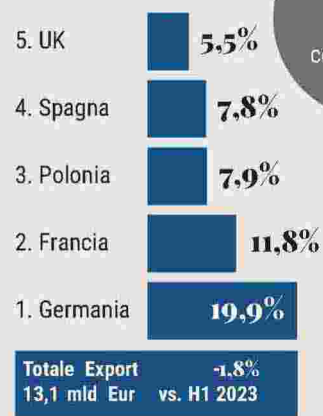
**IMPORT**

Top 5 Paesi di origine  
% sul totale import



**EXPORT**

Top 5 Paesi di destinazione  
% sul totale export



**3,5**  
mld €  
Bilancio  
commerciale  
H1 2024

WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



# «Elkann non ha rispetto» Asse premier-opposizione

► L'affondo di Meloni contro il presidente di Stellantis che si è rifiutato di essere audito in Aula: «Gli sfuggono i fondamentali della Repubblica». Sulla stessa linea Pd, M5S e Azione

## IL CASO

ROMA «John Elkann non ha detto solo di no, ha detto no perché aspetto il tavolo del Governo. Temo che gli sfuggano dei fondamentali della Repubblica italiana». Stavolta l'affondo di Giorgia Meloni contro il presidente di Stellantis - «nato a New York e domiciliato in Olanda» come fanno notare tra i fedelissimi della premier - arriva direttamente su Rai 1. Sancendo un asse piuttosto inedito con l'intera opposizione e rinnovando in ogni caso la disponibilità ad un «dialogo senza sudditanze con Stellantis», Meloni contesta al dirigente la scelta di non partecipare all'audizione in Parlamento su Stellantis, preferendo difatti "limitare" la sua presenza ai faccia a faccia con l'esecutivo. «Ma sono due cose diverse» è la linea della premier che dal doppio salotto di Bruno Vespa scandisce: «Questa mancanza di rispetto verso io me la sarei evitata».

## IL CLIMAX

Un'uscita, quella meloniana, che arriva al termine di un climax bipartisan che ha coinvolto non solo il presidente della Camera Lorenzo Fontana, i capigruppo di maggioranza o il ministro del Made in Italy Adolfo Urso, ma pure la segretaria del Pd Elly Schlein («Occorre stigmatizzarne l'atteggiamento»), il leader del Movimento 5 stelle Giuseppe Conte («Qui non si tratta di avere qualcuno sul banco degli imputati ed esporlo al pubblico disonore, ma di trovare tutti insieme la possibilità di uscire fuori dalle difficoltà») e, ovviamente, il numero uno di Azione Carlo Calenda, da tempo in prima linea sulla vicenda Stellantis. «È un grave sgarbo istituzionale» l'attacco dell'ex ministro a Elkann, «verrà in Parlamento, insisteremo: ha il dovere di rispondere».

## LA TELEFONATA

Poco prima che le dichiarazioni della premier rompessero totalmente il vaso di Pandora, il presidente di Stellantis aveva avuto una conversazione telefonica proprio con il leghista Fontana. L'obiettivo era quello di stemperare il clima rovente. Nella lunga telefonata aveva spiegato il no all'audizione in Parlamento, argomentando che «la risposta al presidente della commissione attività produttive Alberto Gusmeroli nasceva dall'osservanza della decisione della Camera di impegnare il governo, attraverso le mozioni approvate dall'aula, a identificare politiche industriali in linea con l'evoluzione del settore automotive».

Una difesa debole, che è finita con l'essere considerata un pugno in faccia al Parlamento. Durante la telefonata Elkann ha ribadito «l'apertura al dialogo con tutte le istituzioni». Soprattutto ha assicurato che il gruppo non si «disimpegnerà dall'Italia».

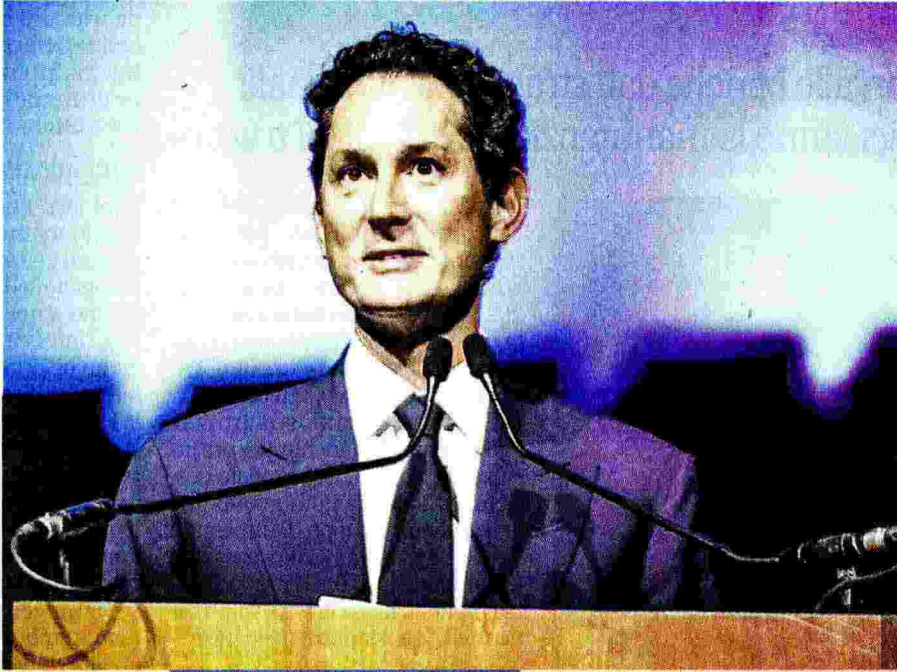
A leggere bene però il percorso non è chiaro. Perché «Stellantis - dice il numero uno di Exor - rispetta e si adatta alle ambizioni di politica industriale scelte dai paesi dove opera», ma si impegna nel «rispetto delle regole poste dal legislatore a raggiungere i suoi obiettivi aziendali, sulla base dei fondamentali di mercato, dove la domanda guida l'offerta». Come dire che se la domanda non dovesse assorbire l'offerta, prevarranno le logiche aziendali. Alla faccia dei soldi pubblici per finanziare la Cig e i sostegni che negli anni ha ottenuto prima la Fiat e oggi Stellantis. Non scopre insomma le carte, rimandando alle parole dell'ad Carlos Tavares che, proprio in audizione, non aveva escluso licenziamenti in assenza di ulteriori incentivi del governo. Sullo sfondo resta lo spettro della chiusura di alcuni stabilimenti in Italia, di quelli che da mesi, come Mirafiori, Melfi e Cassino, marciano a scartamento ridotto, mentre le produzioni sono delocalizzate all'estero. Il 14 novembre tavolo al Mimit con Stellantis, sindacati e Anfia per affrontare la crisi.

**Francesco Malfetano  
Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

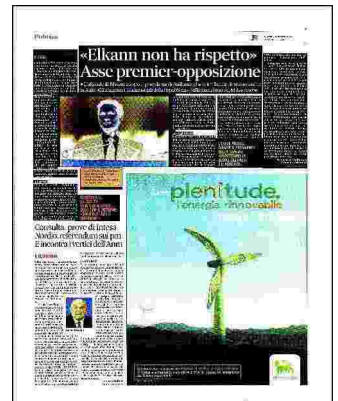
**CONTESTATA  
LA SCELTA  
DI INTERFACCIARSI  
SOLO CON IL GOVERNO:  
«SONO DUE LIVELLI  
DIFFERENTI»**

**L'EREDE AGNELLI  
CHIAMA IL PRESIDENTE  
DELLA CAMERA:  
«RISPETTIAMO LE  
REGOLE DEI PAESI  
E IL MERCATO»**



**Il presidente di Stellantis John Elkann all'evento per il 50esimo anniversario del Gruppo Dirigenti Fiat**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

**SNOBBATE LE CAMERE**

# Elkann calpesta il Parlamento Meloni lo inchioda

La premier: «Non conosce i fondamentali della Repubblica»

**Bonora e Damascelli**

■ La premier Giorgia Meloni condanna il no di John Elkann all'audizione in Parlamento.

a pagina 8

**SCENARI POLITICI LA POLEMICA**

# Meloni inchioda Elkann: «Calpesta il Parlamento»

Dura reazione della premier al no di Mr Stellantis  
«Ignora i fondamentali della nostra Repubblica»

**Pierluigi Bonora**

■ Dunque, niente audizione davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato. Un rifiuto, quello del presidente di Stellantis, John Elkann, stigmatizzato dalla premier Giorgia Meloni: «Avrei evitato questa mancanza di rispetto per il Parlamento». A nulla, a questo punto, è servita la telefonata dello stesso Elkann al presidente della Camera, Lorenzo Fontana, per ribadire «l'apertura al dialogo con tutte le istituzioni» e dare nuove rassicurazioni sull'impegno industriale di Stellantis verso il Paese. Quella della premier è una replica durissima che raffredda ulteriormente i rapporti del governo con Stellantis e i suoi vertici.

«John Elkann non ha detto solo di no - attacca Giorgia Meloni, ospite di *Porta a Porta* - perché aspetto il tavolo del governo. Temo che a Elkann sfuggano i fondamentali della Repubblica italiana. Noi abbiamo fatto diversi tavoli

con Stellantis, ma non hanno portato agli accordi di sviluppo. Quando il governo mette dei soldi, sono soldi degli italiani, che si possono spendere se questi ultimi ne traggono beneficio. Il 70% delle risorse per gli incentivi sono servite a comprare auto non prodotte in Italia, anche questa è una riflessione da fare, fermo restando che dovrebbe andare ad ascoltare quello che il Parlamento ha da chiedergli». Risposta, questa, alla precisazione di Elkann al presidente della Camera: «In questi decenni gli stipendi, gli oneri fiscali e previdenziali versati, la bilancia commerciale, gli investimenti fatti e le competenze che abbiamo formato, hanno superato di gran lunga i contributi ricevuti in Italia. E lo rivendichiamo con orgoglio visto che Stellantis, dalla nascita nel 2021, ha investito 2 miliardi l'anno. E con quello in corso siamo a 6 miliardi».

L'intervento della premier Meloni è seguito al reiterato invito, questa volta per lettera, a presentarsi all'audizione in Parlamento. A

scrivere il presidente della Commissione Attività produttive, Alberto Luigi Gusmeroli (Lega), dopo che Elkann aveva spiegato il suo no, visto che a informare della situazione e dei piani di Stellantis era già stato, l'11 ottobre, l'ad Carlos Tavares, peraltro bersaglio di critiche da parte dei deputati in aula. Una giustificazione, quella di Elkann, che ha irritato non poco il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, e considerata come un modo per non esporsi in prima persona, vista la situazione generale di difficoltà del gruppo automobilistico.

«Tavares è pro tempore, Elkann è invece presidente e azionista di Stellantis: una differenza sostanziale», il punto di vista di Gusmeroli, il quale ha sottolineato, nella lettera al presidente di Stellantis, la necessità «di un dialogo franco e rispettoso» con l'istituzione. Frase resa ancora più incisiva ieri sera dal premier Meloni.

In sintesi, il Parlamento intende conoscere nel concreto quale piano ha Stellantis, in merito soprat-

tutto alla continuità produttiva e al mantenimento dei posti di lavoro in Italia. «E il raggiungimento di questi obiettivi - scrive Gusmeroli - non può prescindere da una continuativa e sinergica interlocuzione tra impresa e istituzioni pubbliche, improntata al benessere di tutta la collettività». Il commento di Matteo Gelmetti, senatore di Fratelli d'Italia: «La reticenza con

la quale Elkann si rifiuta di essere audito in Parlamento ci fa sorgere il legittimo dubbio che abbia paura a parlare». Il ministro Urso ha intanto convocato il tavolo Stellantis il prossimo 14 novembre. Con l'azienda, ci saranno i sindacati, i rappresentanti delle Regioni che ospitano gli stabilimenti e **L'Anfia** (filiera italiana).  
Oggi, infine, Stellantis comuni-

cherà i dati del terzo trimestre per i quali le stime del mercato sono negative. Sul settore incombe lo spettro dei casi Audi (stop alla produzione del Suv elettrico in Belgio) e Volkswagen (tre impianti tedeschi in bilico) con tutte le ricadute sugli occupati. Per Volkswagen, tra l'altro, terzo trimestre da dimenticare: l'utile netto è crollato del 63,7 per cento.

## L'erede dell'Avvocato chiama il presidente della Camera Fontana

## Il 14 novembre il tavolo al ministero ma è incubo Volkswagen

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849