



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 29 ottobre al 4 novembre 2024

Torino, 8 novembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1+5	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	31/10/2024	<i>Auto, un'impresa su dieci lascia (C.Benna)</i>	2
4	Il Manifesto	31/10/2024	<i>Il futuro e' in guerra 32 miliardi ai militari 13 in piu' per le armi (R.Ciccarelli)</i>	4
11	Il Mattino	31/10/2024	<i>"Elkann non ha rispetto" Asse premier-opposizione (F.Malfetano/U.Mancini)</i>	6
1+5	La Repubblica - Ed. Torino	31/10/2024	<i>Componentistica un'azienda su tre pronta a cambiare idea di business (M.Sciullo)</i>	8
1+2	Torino Cronacaqui	31/10/2024	<i>La lunga crisi dell'automotive. E dopo la fuga dei cervelli all'estero anche le aziende</i>	10
	Avvenire.it	31/10/2024	<i>Auto, Altavilla: "Bisognerà vedere chi arriverà vivo al 2035"</i>	12
	Geagency.it	31/10/2024	<i>Auto, Stella (Anfia): Il governo non fornisce strumenti per raggiungere obiettivi</i>	15
	Ilmessaggero.it	31/10/2024	<i>Auto, tavolo al Mit contro la crisi: la Cina contesta i dazi sulle e-car</i>	16
	Ilmessaggero.it	31/10/2024	<i>Legge Bilancio, Urso: «Valuteremo con Giorgetti possibilità incrementare fondo auto»</i>	18
	NotiziarioMotoristico.com	31/10/2024	<i>ANFIA: Osservatorio componentistica automotive</i>	19
	Panorama.it	31/10/2024	<i>31 Ottobre 2024 Stellantis in frenata: i ricavi scendono del 27% nel terzo trimestre</i>	21
	Rainews.it	31/10/2024	<i>Stellantis, il 14 novembre riunione al ministero delle Imprese</i>	24
	Repubblica.it	31/10/2024	<i>Tagli al fondo automotive, ora Urso corre ai ripari</i>	25
	Torino.corriere.it	31/10/2024	<i>A Torino ora e' fuga dall'auto, un'impresa su dieci lascia il settore</i>	26
5	Il Sole 24 Ore	01/11/2024	<i>Apertura di Urso sul fondo Auto. Lunedì Mirafiori avvia la produzione (F.Greco)</i>	28
22	La Repubblica	01/11/2024	<i>Tagli al fondo automotive ora Urso corre ai ripari (D.Longhin)</i>	29
20	La Stampa	01/11/2024	<i>Stellantis conferma i target: +3% in Borsa. Urso: ora valutiamo altri fondi per l'auto (L.Di Paco)</i>	31
IV	Il Foglio	01/11/2024	<i>Oltre gli incentivi (O.Giannino)</i>	33
2	Il Mattino	01/11/2024	<i>Urso: "L'energia ha costi troppo alti la soluzione e' il "nuovo" nucleare" (N.Sant.)</i>	34
42/47	Quattroruote	01/11/2024	<i>La Torino che non molla</i>	35
	Corriere.it	01/11/2024	<i>Auto, la crisi investe anche la componentistica: un'impresa su 3 prevede calo dell'occupazione</i>	41
13+14	Il Sole 24 Ore	02/11/2024	<i>La crisi dell'auto La componentistica Ue ha perso 86mila addetti dal 2020 (F.Greco)</i>	42
24	La Repubblica	02/11/2024	<i>Il piano di aiuti per l'auto che il governo ha tradito (D.Longhin)</i>	44
	Trasporti-Italia.com	02/11/2024	<i>Auto: nel 2023 gettito fiscale record da 77 miliardi</i>	46
	Borsaitaliana.it	02/11/2024	<i>Auto: Pozzi, green deal nega futuro industria, lavorare per difendere settore -2-</i>	49
	Ilmessaggero.it	02/11/2024	<i>Urso: «Ridotti i fondi per incentivi auto, ora servono risorse UE. L'automotive e' diventato il prob</i>	50
	Rainews.it	02/11/2024	<i>A Termoli circa mille in Cassa integrazione, si attendono schiarite dal tavolo del 14 novembre</i>	52
1+39	Gazzetta di Parma	03/11/2024	<i>Auto, in gioco c'e' molto di piu' di un settore in crisi (A.Tagliaferro)</i>	54
5	L'Economia (Corriere della Sera)	04/11/2024	<i>E la filiera italiana ora trema, serve M&A (R.Querze')</i>	56
7	L'Economia (Corriere della Sera)	04/11/2024	<i>Fondo auto, Ace, Ires. Quanto resisterà l'alleanza Orsini-Meloni? (D.Di Vico)</i>	57
	Lastampa.it	04/11/2024	<i>Auto, Anfia: nei primi sette mesi +6% import di veicoli in Italia, giù le esportazioni (-16,5%)</i>	60
	Lastampa.it	04/11/2024	<i>Mercato auto: in calo le immatricolazioni a Ottobre 2024</i>	61
	Repubblica.it	04/11/2024	<i>Mercato auto: in calo le immatricolazioni a Ottobre 2024</i>	63
	Sicuraauto.it	04/11/2024	<i>Industria Automotive: il 34% delle imprese guarda fuori dall'UE</i>	65
	Today.it	04/11/2024	<i>Auto, immatricolazioni a picco per il terzo mese consecutivo: "Notizie da bollettino di guerra"</i>	70

La crisi del settore L'automotive in Piemonte vale circa 10 miliardi. Il 32% delle aziende dipende dall'ex Fiat

Auto, un'impresa su dieci lascia

Stella, presidente di Anfia: «Momento drammatico, deve intervenire il governo»

Un'azienda della filiera su dieci, il 12% del totale, pensa di lasciare il settore. Per cominciare a fornire di componenti meccaniche l'aerospazio, l'elicotteristica,

la nautica e il ferroviario. Tutti quei settori industriali che oggi godono di miglior fortuna rispetto ai sali e scendi dell'automotive. Il divorzio delle imprese della

componentistica, stremate dalla riconversione elettrica, dai grandi car maker è stato certificato ieri al Mauto a Torino dalle analisi di Anfia e Camera di Commercio di

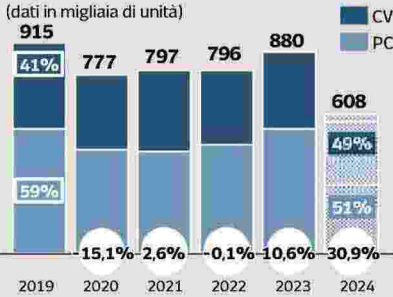
Torino sull'indotto a quattro ruote. Le previsioni per la chiusura di bilancio 2024 delle aziende del comparto sono una Caporetto che dà le vertigini soprattutto in Piemonte.

a pagina 5 **Benna**

I dati

La produzione di auto in Italia

(dati in migliaia di unità)



La filiera in Italia e in Piemonte

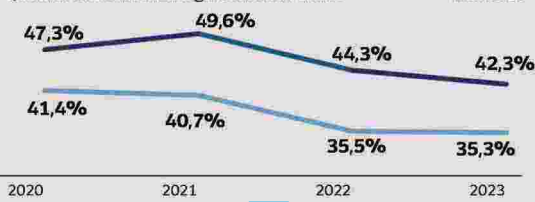
Universo di riferimento: 2.135 imprese (di cui 713 con sede in Piemonte)

	ITALIA	PIEMONTE
Fatturato auto 2023	58,8 mld	20,4 mld
Variazione 2023/2022	+3,1%	+5,9%
Addetti auto 2023	170.017	56.356
Variazione 2023/2022	0%	-1,6%

- Il 2023 ha mostrato ancora una **crescita dei ricavi** ma più **contenuta** rispetto al 2022
- Fatturato in aumento per gli E&D, per i sistemisti e modulatori e per l'insieme degli specialisti - in particolare per il motorsport.
- **In sofferenza i subfornitori**, compresi quelli delle lavorazioni.

Le relazioni con Stellantis e Iveco

Quota di fatturato medio generato da vendite



Fonte: Camera di commercio di Torino, Anfia

Le previsioni 2024

Quota di fatturato medio generato da vendite



Il peso di Stellantis

L'automotive vale circa 20 miliardi in Piemonte
Il 32% delle aziende dipende dall'ex Fiat



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'analisi

A Torino ora è fuga dall'auto Un'impresa su 10 lascia il settore

Stella, presidente di **Anfia**: «Momento drammatico, deve intervenire il governo»

di **Christian Benna**

Cara auto, addio. Un'azienda della filiera su dieci, il 12% del totale, pensa di lasciare il settore. Per cominciare a fornire di componenti meccaniche l'aerospazio, l'elicotteristica, la nautica e il ferroviario. Tutti quei settori industriali che oggi godono di miglior fortuna rispetto ai salì e scendi dell'automotive. Il divorzio delle imprese della componentistica, stremate dalla riconversione elettrica, dai grandi car maker è stato certificato ieri al Mauto a Torino dalle analisi di **Anfia** e Camera di Commercio di Torino sull'indotto a quattro ruote.

Le previsioni per la chiusura di bilancio 2024 delle aziende del comparto sono una Caporetto che dà le vertigini soprattutto in Piemonte, regione che vale un terzo del giro d'affari (20 miliardi e 56 mila addetti) dell'auto italiana. Fatturato in calo del 46%, ordinativi che precipitano del 52% sul mercato interno e all'estero del 46%; giocoforza gli investimenti procedono con il freno tirato (-27%) e a pagarne il prezzo è l'occupazione (-25%), quindi i lavoratori. Insomma nell'indotto torinese siamo al si salvi chi può. Con un'azienda su dieci che prova a uscire dal settore. «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 — spiega Nicola Scarlatelli, vicepresidente della Camera di Commercio di Torino —. Si perde storia, cultura, competenze, tecnologie che sono nate in Piemonte».

Se la corsa all'elettrico si è rivelata un bagno di sangue per i fornitori, che hanno investito per convertirsi alla

mobilità sostenibile senza poi trovare un mercato adeguato agli sforzi, anche il passaggio ad altre catene di componentistica, come aerospace e nautica rischia di diventare complicato. Il governo Meloni infatti ha deciso di cancellare dalla Manovra 4,6 miliardi di euro che erano destinati proprio alla filiera delle imprese automotive e alla loro riconversione industriale.

«Andremo dal ministro Urso il 14 novembre. Chiederemo di mettere un focus sulla componentistica perché temo che siamo alla vigilia di profonde ristrutturazioni — ha detto Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti **Anfia** —. Il percorso della legge di bilancio dice che Palazzo Chigi deve costruire una cabina di regia mettendo insieme tutti i ministeri competenti come quello del Lavoro e quello della Ricerca e Università».

Dalle istituzioni intanto riparte l'invito a John Elkann di presentarsi in Parlamento per spiegare i piani industriali di Stellantis in Italia, molto lontani dai milioni di vetture promesse. Dopo il nìet di Elkann, Alberto Luigi Gusmeroli, presidente della commissione Attività produttive, ha ripreso carta e penna per sollecitare invece la sua presenza.

La crisi dell'auto è globale. E la chiusura di tre stabilimenti da parte di Volkswagen è un terremoto che si sta abbattendo su tutta la filiera automotive del nostro Paese. Stellantis resta il primo gruppo manifatturiero in Italia; lo ha ribadito l'ultimo report di Mediobanca classificando la società nata dalle nozze tra Fca e Peugeot al quarto posto dei gruppi per creazione di valore nella Penisola. Le imprese che gravitano attorno a Stellantis sono tantissime, soprattutto in Piemonte. Il lega-

me di dipendenza cala di anno in anno. Ma un'azienda del settore su tre, circa il 32%, dichiara di avere oltre il 50% degli ordini in portafoglio con Stellantis. Pertanto se Mirafiori frena, si inceppa un terzo di quella catena di fornitura che tra Torino e dintorni genera 20 miliardi di fatturato e 56 mila posti di lavoro. L'alternativa oggi è aspettare che passi la tempesta o provare a uscire dall'auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRANSIZIONE ZERO

Il futuro è in guerra 32 miliardi ai militari 13 in più per le armi

Rapporto Mil€x: è record nel 2025. Via i fondi per l'automotive
Alleanza Clima Lavoro: «No al taglio, scelta autolesionista»

ROBERTO CICCARELLI

■ Nel 2025 la spesa militare in Italia esploderà. Ci perdono il dio delle figure retoriche, ma non c'è formula migliore per riportare l'aumento macroscopico registrato ieri dall'Osservatorio Mil€x e approfondito da Francesco Vignarca e da Enrico Piovesana in un'analisi congiunta a partire dalla legge di bilancio trasmessa dal governo al parlamento. L'anno prossimo si parla di una spesa per la difesa pari a 32 miliardi di euro, 13 dei quali andranno ai produttori di nuove armi. Nel rapporto non si esclude nemmeno che la somma possa essere superiore. Considerati i costi e gli investimenti, dentro e fuori bilancio Difesa, per basi militari e altri fondi europei si potrebbe arrivare anche a 33 miliardi di euro

IL PROSSIMO ANNO la cifra messa a disposizione del ministero della difesa guidato da Guido Crosetto sarà di 31 miliardi e 295 milioni di euro e registrerà una crescita netta di oltre 2,1 miliardi di euro (+7,31%) rispetto alle previsioni sul 2024. Per la prima volta nella storia della Repubblica, sarà dunque superata la quota complessiva di 30 miliardi di euro all'anno.

Negli ultimi dieci anni, osservano Vignarca e Piovesana, l'aumento della spesa complessiva per la difesa è stato costante e notevole. Nel 2016 - cioè dieci bilanci dello Stato fa - il budget era di 9.423 milioni di euro. Nel 2021 era di 24.541 mi-

lioni di euro. L'aumento decennale in termini assoluti (senza tenere conto dell'inflazione) è stato di quasi 11,9 miliardi (+61% in dieci anni). Se scorporiamo i costi complessivi per i nuovi armamenti l'aumento è da capogiro. Si spendeva 7,3 miliardi di euro nel 2021, nel 2025 si arriverà a quasi 13 miliardi. L'aumento sarà del 77%. Il salto maggiore dovrebbe avvenire tra il 2024 e il 2025: in valori assoluti, più di 2 miliardi di euro.

Le somme, precisano i ricercatori, sono il risultato dell'analisi dei fondi che sono in pancia a un altro ministero, quello «delle imprese e del made in Italy» (ex «sviluppo economico») guidato da Adolfo Urso. Nel suo bilancio c'è un fondo da 2,9 miliardi di euro circa e un altro da 330 milioni. Così si arriva alla cifra record di 13 miliardi di euro destinati agli investimenti per le nuove armi previsti nel 2025.

CONSIDERATE le «tabelle» contenute nell'attuale testo della legge di bilancio, ha aggiunto l'osservatorio Mil€x, la spesa militare in rapporto al Pil dovrebbe allora raggiungere l'1,58%. Ancora lontana dal 2% chiesto dalla Nato per la nuova epoca di guerre che aspetta l'Europa, e il nostro paese. Ma la progressione c'è, ed è impressionante.

L'analisi converge con un'altra notizia che abbiamo riportato su *Il Manifesto*: il taglio di 4,6 miliardi di euro tra il 2025 e il 2030 del Fondo per la transizione verde, la ricerca, gli investimenti del settore automotive previsto dalla legge di bi-

lancio e il trasferimento di alcune risorse a diverse articolazioni della Difesa. Sarebbero pari a oltre 11,3 miliardi di euro fino al 2039.

UN PROGRAMMA POLITICO, non solo economico, quello del governo Meloni: più armi al posto della transizione ecologica. Un progetto che rientra negli scenari delineati anche dalla Commissione Ue guidata da Ursula Von Der Leyen, oltre che dal rapporto sulla «competitività» dell'Ue scritto da Mario Draghi. Per il segretario Cgil Maurizio Landini il taglio al fondo per l'automotive implica «assumersi la responsabilità di favorire la deindustrializzazione del paese».

È UNA DECISIONE incomprensibile, miope e autolesionista - hanno commentato ieri le 11 organizzazioni dell'Alleanza Clima Lavoro (dalla Fiom Cgil a Legambiente, da Sbilanciamoci al Wwf - Fare cassa mettendo a rischio il futuro di migliaia di lavoratori e imprese. Il taglio va cancellato. Va investito molto di più su una giusta transizione ambientale e sociale verso una mobilità a zero emissioni».

SULLE IMPRESE della filiera automotive incombe la scure del governo. Ieri l'Osservatorio sulla componentistica dell'Anfia ha presentato un rapporto a Torino. Il 2024 è stato un anno nero per il settore. «Il governo è come Godot che non arriva mai. La fine del fondo è un nonsense politico. Vogliamo un incontro a palazzo Chigi» ha detto Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia.

In 5 anni c'è stato un balzo del 77% nella produzione di nuovi armamenti





Scuola di volo con i velivoli «M 346 Advanced Jet Trainers» foto Ansa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«Elkann non ha rispetto» Asse premier-opposizione

► L'affondo contro il dirigente di Stellantis ► L'accusa: «Temo che gli sfuggano che si è rifiutato di essere audito in Aula i fondamentali della Repubblica»

LO SCENARIO

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 suditanze 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 de-

bole, 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 «disimpegnerebbe 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, marcano a scartamento ridotto, mentre le produzioni sono delocalizzate all'estero. Il 14 novembre tavolo al Mimit con Stellantis, sindacati e An-

fia per affrontare la crisi.
Francesco Malfetano
Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TELEFONATA
CON IL PRESIDENTE
DELLA CAMERA
FONTANA: «CI ADEGUIAMO
ALLE POLITICHE
INDUSTRIALI DEI PAESI»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto

Componentistica un'azienda su tre pronta a cambiare idea di business

di **Massimiliano Sciullo**
a pagina 5



▲ Le aziende
Il 34% delle aziende di componentistica cerca spazio in settori vicini a quello dell'auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'OSSERVATORIO

Un'azienda su tre nell'indotto auto è pronta a cambiare strada

Secondo Anfi e Camera di Commercio di Torino la filiera conosce le difficoltà e tenta di differenziare i modelli di business
di **Massimiliano Sciullo**

«Chissà se il prossimo anno saremo ancora qui». È solo una battuta (ma nemmeno troppo), quella pronunciata sorseggiando un caffè in una pausa dei lavori per la presentazione del nuovo Osservatorio sulla componentistica automotive della Camera di Commercio di Torino e Anfia. Ma vale più di tanti numeri e statistiche. Se i grandi gruppi frenano (Stellantis, ma pure Volkswagen e non solo), l'indotto trema ancora di più. Tanto da mettere in discussione, se non la propria sopravvivenza, quantomeno la propria vocazione originaria. Ecco cosa racconta l'ultima edizione dell'indagine che raccoglie umori e andamenti delle aziende fornitrici del mondo dell'auto. Una fotografia impietosa di un settore che vede la scadenza del 2035 per lo stop ai motori endotermici come una tagliola e che, per liberarsi, sta valutando cambi di rotta.

Il 34% delle aziende, infatti, pensa di modificare il proprio modello di business: chi cercando spazio in settori vicini a quello dell'auto (l'aerospazio, per esempio, ma anche il biomedicale o il navale), chi orientandosi verso i modelli dell'elettrico e dell'idrogeno. Chi, addirittura, pensando di abbandonare il mondo dell'automotive. Ma c'è pure chi ragiona su mercati più lontani: geograficamente, ma anche dalle regole imposte dall'Europa. Più di un'azienda su tre è pronta a mutare pelle, insomma: quota che si va a sommare a quel 15,3% che si dichiara già orientata verso idrogeno o elettrico. D'altra

parte, se fino al 2023 la situazione poteva ancora apparire leggermente positiva, il 2024 non lascia spazio a interpretazioni: il saldo tra ottimisti e pessimisti pende verso il negativo, con un -32%. Soffrono soprattutto gli ordinativi interni (-40%), ma anche quelli attesi sui mercati esteri (il saldo è del -30%). Un'azienda su tre prevede una contrazione dell'occupazione, ma anche gli investimenti segnano il passo (-19% a favore dei pessimisti). Soltanto il mercato dell'aftermarket regala qualche segno "più", visto che le auto usate stanno godendo di un periodo più florido in assenza di mercato sul nuovo. Vista la sua vocazione fortemente legata all'auto, il Piemonte (che ospita più di un terzo delle imprese italiane dell'indotto) regala numeri ancora peggiori, all'interno della componentistica: il fatturato segna -46%, gli ordinativi interni -52%, quelli esteri -46%, l'occupazione -25% e gli investimenti -27%. Come detto, il 2023 si era invece congelato con numeri positivi, ma alcuni scricchiolii erano già perfettamente udibili. L'occupazione era infatti calata dell'1,6%. E a soffrire di più erano stati quegli anelli della subfornitura più soggetti a tensioni che erano visibili già negli anni passati: realtà che a fronte di un aumento di addetti per il 3,7% vedevano un calo di fatturato di quasi l'8%, «a dimostrazione che i committenti chiedevano volumi di lavoro maggiori, ma a prezzi più bassi», commenta Nicola Scarlatelli, consigliere della Camera di Commercio (oltre che presidente di Cna Torino). Significativo anche l'andamento 2023 delle aziende di sistemisti e modulist: per loro il fatturato è salito (+9,1%), ma gli addetti sono crollati: -11,2%. «Segno che il lavoro c'è, ma le strumentazioni sono state portate all'estero. Una politica orientata al taglio dei costi, ma che dimostra di non pagare». E la crisi della componentistica ha trovato ieri l'ennesima conferma: sono

142 gli esuberanti dichiarati dalla Densso Thermal System di Poirino. Firmati con i sindacati di Fim, Fiom, Uilm e Fimic accordi per un anno di contratti di solidarietà e uscite incentivate.



La lunga crisi dell'automotive
E dopo la fuga dei cervelli
all'estero anche le aziende

alle pagine 2 e 3

IL MONDO DELL'AUTO

L'ANALISI Più cassa integrazione e crollo investimenti

L'allarme delle imprese: lasciamo l'automotive o migriamo all'estero

L'anno si chiude all'insegna del pessimismo. E ora un terzo delle aziende prevede riduzioni di organico

Torino, patria storica della componentistica auto italiana, sta vivendo un 2024 che sa di resa dei conti. Se il 2023 aveva acceso qualche speranza con i suoi numeri in ripresa, quest'anno ha riportato il gelo: la corsa verso il 2035 - l'anno in cui le auto con il motore termico dovranno dire addio al mercato - costringe ogni azienda a fare i conti con una trasformazione radicale. Secondo l'ultimo report dell'Osservatorio sulla componentistica di Camera di Commercio di Torino e Anfia, oltre un'azienda su tre è già alle prese con nuovi piani industriali, ma il pessimismo serpeggia nelle officine. «Il 2035 spaventa tutti», ammette Nicola Scarlatelli della Camera di Commercio di Torino.

E i numeri gli danno ragione:

cassa integrazione in crescita, investimenti in picchiata (-19%) e un saldo del 32% tra pessimisti e ottimisti sui futuri fatturati. L'intero comparto, che era riuscito a chiudere il 2023 con un modesto +5,9% nei ricavi, oggi deve fare i conti con un calo drammatico degli ordini (-40% per il mercato interno, -30% per l'export). E mentre un terzo delle aziende prevede riduzioni di organico, solo la nicchia dell'aftermarket sembra reggere, grazie al mercato delle auto usate. Ma, chiaramente, non basta a dare ossigeno a un settore che ansima. E mentre la crisi cresce, arriva anche la provocazione: il presidente di Stellantis, John Elkann, ha rifiutato di presentarsi davanti alla Commissione parlamentare della Camera dei deputati.

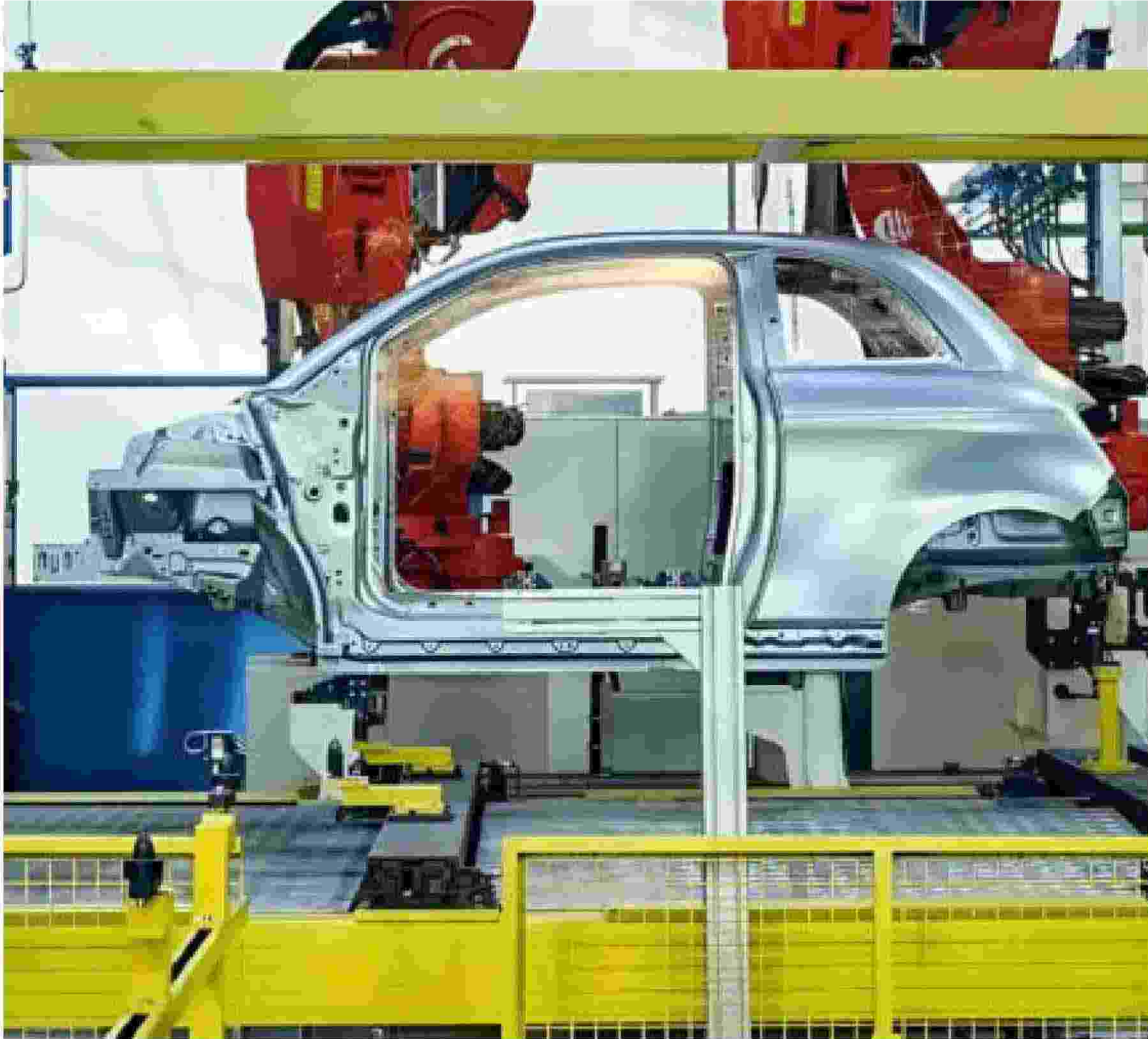
Una mossa che ha il sapore della beffa e che ha lasciato l'amaro in bocca a molti, Scarlatelli in testa: «Se fosse sincero e trasparente, non avrebbe nulla da temere» commenta, dando voce a un comparto che si sente tradito dai colossi per cui ha lavorato. Stellantis e Iveco, infatti, non garantiscono più la stessa stabilità: i loro ordinativi sono scesi dal 50 al 42,3%, segno di un allontanamento strategico che appare inevitabile e che in Piemonte colpisce più duro che altrove. Un 15,3% della componentistica torinese tenta già di cavalcare la transizione, guardando a elettrico e idrogeno, mentre il 34% delle aziende prevede riconversioni a breve. Ma la sfida non è per tutti: il 12% delle imprese si dice pronta a lasciare l'automoti-

ve, e un altro 21% pensa di spostare la produzione fuori dall'Unione Europea per sottrarsi alle nuove normative. Il settore sembra ormai diviso tra chi cerca soluzioni "green" e chi sceglie la via del taglio dei costi: se i subfornitori continuano a impiegare manodopera (+3,7% nel 2023), i grandi produttori chiedono volumi più alti a prezzi ridotti, affossando i margini di guadagno.

Colpisce, in questo clima di mestizia, il paragone tra quest'anno e il 2021 nel settore auto (Fca/Stellantis) e autocarri (Iveco) appare disastroso: i rapporti con i grandi Gruppi della filiera hanno subito tagli di ordinativi pari al 7/8% causando crisi industriali fortissime, razionalizzazioni del personale, debiti e cassa integrazione. Resiste

il comparto digitale, anche sotto la nuova spinta dell'intelligenza artificiale, ma è poco, troppo poco per immaginare un futuro sereno.

Sara Sonnessa



La crisi dell'auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MENU



FAMIGLIA

VITA

ECONOMIA CIVILE

OPINIONI

NEWSLETTER

PODCAST

Home > Economia > Motori

Bes | Lavoro | Motori | Risparmio | Sviluppo felice | Terzo settore

BYD vola sul mercato. Auto, Altavilla: "Bisognerà vedere chi arriverà vivo al 2035"

Alberto Caprotti giovedì 31 ottobre 2024

[Ascolta](#)

Il manager al convegno "Quattroruote Next": "Cinesi fortissimi, i dazi non servono a nulla. E tra 18 mesi saremo anche noi europei"



Alfredo Altavilla (a destra) con Gianluca Pellegrini - .

Mentre l'automobile mondiale annaspa, c'è un marchio che vola. Si chiama **BYD**, è ovviamente cinese, e tra luglio e settembre ha registrato vendite per **28,2 miliardi di dollari**. Battendo per la prima volta anche il colosso Tesla in termini di fatturato. Una crescita costruita in maniera scientifica, puntando anche sull'**espansione in Europa** dove BYD ha reclutato manager del calibro di **Alfredo Altavilla** (ex braccio destro di Marchionne ai tempi di Fiat e Fca, e ora special advisor per l'Europa) e altri fuoriusciti italiani di Stellantis, come **Maria Grazia Davino** (che dirigerà le aree strategiche di Germania, Polonia, Austria, Svizzera e Repubblica Ceca), **Alessandro Grosso** (nominato county manager per l'Italia) e **Alberto De Aza** (responsabile per Spagna e Portogallo). Alfredo Altavilla è stato invitato al "**Quattroruote Next**", il convegno dedicato all'innovazione e al futuro dell'auto, ed è stato intervistato dal direttore Gian Luca Pellegrini, affrontando diversi argomenti come il bando delle endotermiche nel 2035 e le strategie del costruttore per cui lavora.

L'ultima volta che lei è salito su questo palco, era un manager della Fiat Chrysler. Da allora molte cose sono cambiate nella sua vita: perchè ha scelto BYD?

Negli ultimi tre anni ho collaborato con altri tre costruttori cinesi, su progetti specifici. Quando poi ho conosciuto la leadership di BYD, mi sono reso conto che questa azienda è qualcosa di completamente diverso da quello che ci si può immaginare. E in effetti, BYD non si presenta come un costruttore di automobili, ma come una tech company: per esempio, fornisce molti componenti elettronici alla Apple, è tra i maggiori produttori al mondo di pannelli fotovoltaici e di pistole. Il prossimo 18 novembre compie 30 anni di vita e in solo 30 anni è già arrivata a un milione di dipendenti. BYD ha 103 mila ingegneri e sviluppa 42 brevetti al giorno. Quindi, ho capito che quello che avevo davanti era una proposizione completamente diversa in termini di velocità per affrontare un mercato dell'automobile così difficile come quello attuale. E devo dirvi che vedere per la prima volta il loro processo di sviluppo prodotto è qualcosa di impressionante anche per chi è stato più di tre decenni nell'automobile: hanno una velocità completamente diversa da quello che si potrebbe immaginare.

Dal prossimo anno arriveranno modelli di automobili concepiti per il mercato europeo...

L'obiettivo di BYD è estremamente chiaro: con le due fabbriche in Ungheria e Turchia, si punta a rendere l'Europa completamente autosufficiente in meno di 18 mesi in termini di output produttivo. Quindi non si potrà più parlare di BYD come un produttore cinese, ma europeo.

Cosa ha bloccato il progetto di una fabbrica in Italia?

Credo che questa volta il governo italiano abbia fatto uno sforzo senza precedenti per costruire un pacchetto di strumenti attrattivi per agevolare gli investimenti di potenziali nuovi costruttori, anche con la collaborazione di **Anfia** e della filiera. Nella mia vita professionale sono andato un po' in giro per il mondo a presentare progetti di installazione di stabilimenti e tipicamente si presenta un progetto e si chiede alle autorità locali un periodo di protezione in modo da ammortizzare l'investimento. In Europa, invece, si è fatto esattamente il contrario. Sono stati messi i dazi e abbiamo fermato la nostra attività di investimento. Personalmente, mi auguro che la misura venga rivista sul piano sia della durata, che dell'ammontare, perché è impensabile che la Cina non reagisca. I dazi non servono assolutamente a niente. Per quanto ci riguarda, sono solo un mal di testa passeggero, sicuramente fino a settembre dell'anno prossimo: una volta

resa operativa la fabbrica in Ungheria non saranno più un problema.

Quanto è importante l'ibrido per BYD?

Abbiamo una tecnologia estremamente competitiva a livello di autonomia. Credo sia un modo intelligente di rispondere al processo di transizione ecologica in Europa. Se dovesse venire a qualcuno la malsana idea di imporre fazi anche sull'ibrido sarebbe un autogol.

Molti manager italiani sono stati assunti da BYD...

Sì, ma stanno arrivando dirigenti da tutta Europa. Credo sia un segnale importante se le persone si muovono dai costruttori consolidati per accettare questa scommessa.

Quanto è importante la creazione di una rete di concessionari?

Da quando ho preso questo incarico, abbiamo iniziato a investire in modo massiccio per creare in tutti i Paesi europei una rete capillare sia di punti vendita, sia di punti di assistenza. Abbiamo investito per creare una rete in grado di fornire ricambi con la stessa velocità dei concorrenti e lo stiamo facendo grazie ai concessionari e a un accordo con la Bosch.

Cosa pensa dello stop alla vendita di auto a benzina e diesel nel 2035?

Il bando delle endotermiche non è stato un errore, è stato una bestialità. La domanda è chi ci arriva, al 2035. Perché con dieci anni di multe da pagare, i conti sono presto fatti. In secondo luogo, credo che, così come è fatta, questa legislazione non può portare altro che a un processo di consolidamento senza che questo risponda alle necessità del mercato.

Cosa pensa degli incentivi e della situazione della filiera italiana?

Credo siano un'inutile e dannosa droga del mercato che non fa altro che alimentare le incertezze nel processo di acquisto dell'automobile. L'incertezza è esattamente quello che distrugge la possibilità di creare un mercato pulito e competitivo. Sono fortemente contrario agli incentivi all'acquisto, ma anche assolutamente convinto della opportunità di incentivare in maniera massiccia due aspetti che ci devono portare a questa transizione: primo, l'Europa dovrebbe farsi carico della costruzione di un'infrastruttura di ricarica capillare. Secondo, è assolutamente necessario garantire un supporto alla filiera della componentistica. A tal proposito, penso che l'Italia abbia un'opportunità gigantesca, perché può giocare una partita importante anche nei confronti dei cinesi.

Si parla di un'ipotetica fusione tra Stellantis e Renault. Si farà o no?

La ritengo complicata da un punto di vista delle regole antitrust. Se si facesse, però, noi stapperemmo una bottiglia di champagne perché, grazie proprio all'antitrust, per noi si aprirebbero spazi di mercato enormi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA E CONDIVIDI



ISCRIVITI ALLE **NEWSLETTER** DI AVVENIRE

ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE **WHATSAPP**

Auto, Stella (Anfia): Il governo non fornisce strumenti per raggiungere obiettivi

Home Economia Auto, Stella (Anfia): Il governo non fornisce strumenti per raggiungere obiettivi

Auto, Stella (Anfia): Il governo non fornisce strumenti per raggiungere obiettivi

31 Ottobre 2024

"Per tutelare 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". Così Marco Stella, presidente del gruppo componenti dell'Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica. Come riporta La Stampa, i dati forniti dall'associazione sono eloquenti e disegnano una situazione tutt'altro che rosea. Il 2024 viene infatti definito come "anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici".

Ti potrebbe interessare anche

Stella McCartney, l'inno al pianeta per il Coronation Concert

08 Maggio 2023 di Maria Elena Ribezzo

Sul palco l'appello della stilista inglese per l'ambiente, passione in comune con Carlo III: "Le nostre azioni stanno mettendo a rischio l'essenza stessa della vita"

Green-à-porter

Stella McCartney: pelle di fungo e pellicce vegane, un inno a Madre Natura

09 Maggio 2022 di Maria Elena Ribezzo

La stilista inglese è un'attivista della sostenibilità dai valori audaci, promotrice del salario equo per tutta la filiera. La sua moda è innovativa, circolare e senza sprechi

Canale Video



Economia

Auto, tavolo al Mit contro la crisi: la Cina contesta i dazi sulle e-car

Summit da Urso con Stellantis il 14 novembre. Irritazione per la mancata

di Umberto Mancini

3 Minuti di Lettura

Giovedì 31 Ottobre 2024, 05:40



Articolo riservato agli abbonati premium

L'appuntamento è fissato per il 14 novembre al ministero dello Sviluppo economico e del made in Italy. Al tavolo, per affrontare la grave crisi dell'automotive, ci saranno i rappresentanti di Stellantis, quelli delle Regioni in cui ci sono gli stabilimenti produttivi del gruppo, insieme alle organizzazioni sindacali e **all'Anfia**, l'associazione nazionale filiera italiana automotive. La convocazione è arrivata solo oggi, rispetto agli annunci fatti in precedenza, perchè si attendeva la calendarizzazione dell'audizione di John Elkann. Il presidente di Stellantis e azionista attraverso Exor del colosso automobilistico, ha, come noto, declinato l'invito, suscitando una ondata di polemiche e i duri attacchi di tutti i partiti, dalla Lega al Pd, da FdI ad Azione.

IL CONTATTO

In serata sempre Elkann ha fatto sapere di aver telefonato al presidente della Camera Lorenzo Fontana, ribadendo di «essere aperto al dialogo con le istituzioni e di non volere disimpegnarsi dall'Italia». Si fa strada anche l'ipotesi che Carlos Tavares possa autoridursi il maxi stipendio da 24 milioni di euro. Un segnale non solo simbolico di fronte alla crisi.

adv

Resta comunque forte l'irritazione da parte del ministro Urso dopo la mancata audizione di Elkann in Parlamento. L'incontro con Stellantis cade dunque in un periodo di fuoco. Con più di un osservatore che teme l'effetto domino in Europa dopo l'annuncio di Volkswagen pronta a chiudere tre stabilimenti in Germania, tagliando di 4 miliardi il costo del lavoro. Sulla stessa scia Audi, ma a breve, sostengono i sindacati tedeschi, potrebbe accodarsi anche Mercedes. La crisi è legata al flop dell'auto elettrica e ai maxi investimenti delle case automobilistiche tedesche che non sono stati ripagati da una risposta soddisfacente del mercato.

I VINCOLI

Pesa ovviamente il diktat, imposto da Bruxelles, sul green deal. Vincoli (lo stop alle vendite della auto con il motore termico nel 2035) che hanno messo all'angolo i costruttori europei, imponendo un cambio troppo rapido delle piattaforme produttive.

Ma ad essere spiazzata è tutta la filiera. Nel primo semestre 2024, spiega l'Anfia, sono stati annunciati tagli per ulteriori 32.000 posti di lavoro. Le imprese della componentistica auto sono pessimiste: il 12% valuta addirittura l'uscita dal settore.

Intanto dalla Germania i conti di Volkswagen certificano l'impasse della casa di produzione tedesca, che ha chiuso il terzo trimestre con un utile in calo rispetto allo stesso periodo del 2023 del 63,7%, a 1,58 miliardi. I ricavi si sono attestati a 78,5 miliardi (-0,5%), mentre l'utile operativo è sceso del 41,7%, a 2,85 miliardi. Ma anche Toyota non brinda: la sua produzione globale è scesa del 7% nel primo semestre 2024, registrando la prima flessione in 4 anni.

LA DIFFERENZA

Tutto questo mentre in Cina - decisa a resistere alla scure dei nuovi dazi Ue per le e-car- si registra l'exploit del produttore di veicoli elettrici 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 è decisa a fare muro contro i nuovi dazi Ue sulle e-car, annunciando «un reclamo al Wto» e una serie di «misure necessarie per proteggere con fermezza i legittimi diritti e interessi delle sue aziende».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



Legge Bilancio, Urso: «Valuteremo con Giorgetti possibilità incrementare fondo auto»

condividi l'articolo



«Vi è stata una riduzione di questi fondi nei prossimi anni, ma ho assicurato all'Anfia che tutte le risorse che sarà possibile destinare saranno destinate al sostegno della componentistica affinché superino questa fase di transizione particolarmente difficile. Valuteremo insieme al ministro dell'Economia, in questo percorso della manovra, se sia possibile incrementare il fondo per raggiungere il sostegno alla filiera della componentistica in questa fase perché resti competitiva a livello globale». Così il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, a margine dell'evento di celebrazione per i 75 anni del Gruppo Getra.

condividi l'articolo



Giovedì 31 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 19:14 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



L'EVENTO
ElectriCity di Ampere, per Renault futuro è nelle elettriche. Il ceo de Meo: «Puntiamo a essere leader in Europa»



IL PRIMATO
Stellantis: offerta gruppo sarà di 40 modelli Bev in Europa quest'anno. Fiat primo brand in Brasile, Italia, Turchia e Algeria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Collins A Y C CA B GR Accedi / registrati

Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

Cerca...

News | 31 October 2024 | Autore: Redazione

ANFIA: Osservatorio componentistica automotive



L'indagine annuale sulla filiera automotive in Italia riporta risultati ancora positivi per il 2023, ma un generale pessimismo sulle previsioni 2024, tanto che c'è chi pensa anche di diversificare l'attività cambiando settore.

Presentato ieri, 30 ottobre a Torino, l'edizione 2024 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, un'indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).



Per quanto riguarda il settore aftermarket le prospettive sono ancora buone, ma l'indagine rivela un forte pessimismo della filiera per il futuro.

"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 [...]. 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".

La componentistica OE in Italia è pessimista, regge l'aftermarket

L'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità ha identificato un universo di **2.135 imprese con sede legale in Italia**, un settore che impiega **circa 170.000 addetti** e ha generato nel **2023 un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a 58,8 miliardi di euro**.

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.

Nel **2023 la dinamica del fatturato** delle imprese della componentistica automotive è **apparsa positiva, seppur attenuata** rispetto al recente passato, si è però ridotta la quota di imprese che ha registrato nell'anno un aumento del fatturato, passata, in Italia, dal 72% al 52%.

Sebbene i numeri registrate nel 2023 mostrino ancora per alcuni indicatori una leggera crescita e per altri una sostanziale stabilità, il comparto rivela un **certo pessimismo nel guardare al futuro**. In particolare, le attese sfavorevoli riguardano tutte le categorie di operatori, **tranne il cluster degli specialisti dell'aftermarket**.

Lo studio riporta infatti che il **mercato dei ricambi automotive** ha registrato nel 2023 una **variazione finale complessiva del fatturato pari al +11,6%** rispetto all'anno precedente. Trattasi della terza variazione annuale positiva consecutiva, dovuta a performance significative avvenute in

Notizie in primo piano

Automotive sempre più ecosostenibile: spazio ai SUV elettrici

L'importanza di un buon gestionale in officina per un'accettazione efficiente dei veicoli

Sostenibilità, rigenerazione e strategia di decarbonizzazione

Frenante: TMD Friction trova l'accordo con Aldo Romeo e Autocom

Batterie: Exide Technologies acquisisce la tedesca BE-Power

Service clima: Oksys apre una nuova linea di produzione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

particolare nel primo e nel terzo trimestre dell'anno e che hanno **riguardato soprattutto i prodotti undercar (28,3%) e i componenti motori (13,9%)**.

Rispetto alla passata indagine dell'Osservatorio, **crece lievemente la quota degli operatori nel mercato aftermarket** (il 67% delle imprese della componentistica, a fronte del 65% della precedente rilevazione), **nonché quella delle imprese che realizzano dal mercato dei ricambi oltre la metà dei ricavi** (il 27% contro il 25%); analogamente, **incrementa anche la parte di fatturato medio derivante dal settore dei ricambi**, pari al 29% del totale (il 27% nel 2022).

Il 92% degli specialisti aftermarket deve a questo segmento almeno la metà del proprio fatturato; al contrario, solo un'impresa su tre, tra gli E&D, può definirsi operativa nel mercato dei ricambi, con quote di fatturato ridotte.

Il comunicato stampa riassuntivo recita: "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%)".

Trend e cambiamenti: c'è anche chi cambia settore

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%.

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 **relevante 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.

Per quanto riguarda l'opzione export, invece, l'indagine rivela 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%.

Per leggere lo studio completo clicca qui

📷 Photogallery



Tags: ANFIA osservatorio componentistica

📖 Leggi anche

NEWS | 16/02/2024

Aftermarket: un comparto in crescita, +11,6%

NEWS | 30/11/2023

Aftermarket e vendita di ricambi online: l'evoluzione di una nicchia

NEWS | 18/09/2023

Nuova nomina in **Anfia**: Massimo Menci è il nuovo presidente della Sezione Rimorchi



Ansa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Panorama | Economia | Stellantis in frenata: i ricavi scendono del 27% nel terzo trimestre



ECONOMIA 31 October 2024

089849

Stellantis in frenata: i ricavi scendono del 27% nel terzo trimestre

Consegne calate del 20% e difficoltà sul mercato europeo pesano sui conti del gruppo. Dopo il rifiuto di Elkann all'audizione, atteso confronto col governo il 14 novembre

Cristina Colli

Male, ancora male per Stellantis. **I ricavi del terzo trimestre calano ancora, del 27% rispetto allo stesso periodo del 2023** e consegne in calo del 20%. I dati arrivano all'indomani dello "scontro" politico tra la casa automobilistica italo-francese e il governo, dopo il "non vengo" del presidente del gruppo Elkann all'audizione in Parlamento. Ma il prossimo appuntamento, fissato in modo ufficiale per il 14 novembre, non potrà essere rifiutato.

Il gruppo guidato da Tavares frena nel terzo trimestre, con un calo di ricavi del 27%, attestandosi a 33 miliardi di euro. **A pesare sui conti sono state principalmente le minori consegne** (1.148 milioni di unità, in calo del 20% rispetto al 2023) e l'impatto delle variazioni nei tassi di cambio. La situazione è stata aggravata dal difficile contesto del mercato europeo e dalla necessità di gestire l'esaurimento di alcuni modelli in vista della transizione verso una gamma rinnovata e orientata alla sostenibilità. L'avvio di questa trasformazione, sottolinea Stellantis, ha portato alla cessazione della produzione di vari modelli, rallentando temporaneamente l'offerta. La strategia del gruppo prevede il lancio di 20 nuovi modelli entro fine anno, di cui tre già introdotti nel terzo trimestre e che sembrano ben promettere secondo la casa automobilistica. "L'accoglienza per i nuovi prodotti è stata molto positiva, con ordini per più di 50.000 unità per la nuova Citroen C3, circa 75.000 unità per la nuova Peugeot 3008 e oltre 200 concessionari pronti per il lancio europeo di Leapmotor" spiega l'azienda.

Oltre Oceano qualche segnale positivo. Con un ridimensionamento delle scorte di oltre 80 mila unità negli Stati Uniti, Stellantis ha potuto ridurre l'inventario in Nord America, perseguendo l'obiettivo di tagliare complessivamente di 100 mila unità il proprio stock entro il 30 novembre. Nonostante tutto Stellantis conferma la propria guidance finanziaria fissata il 30 settembre per il 2024, con il margine operativo rettificato atteso tra il 5,5% e il 7% e un free cash flow industriale negativo che potrebbe arrivare a 10 miliardi di euro.

Oltre ai conti c'è il piano politico. Lo scontro è stato innescato dal rifiuto del presidente John Elkann di partecipare a un'audizione presso le commissioni riunite di Camera e Senato. Rifiuto che non è piaciuto né alla maggioranza né all'opposizione. E dopo ore di botta e risposta è arrivata la convocazione ufficiale. **Il 14 novembre Stellantis è attesa al ministero dell'Industria e del Made in Italy con il ministro**

I PIÙ LETTI

NEWS

Alla roulette dei vaccini

CALCIO

Milan-Napoli gratis non sfonda negli ascolti

NEWS

Tutti i dubbi sui vaccini - Panorama in edicola

TECNOLOGIA

La Difesa francese tra ritardi del supercaccia, l'euro-carro armato e una nuova portaerei

NEWS

Marco Bucci è il nuovo presidente della Regione Liguria

Adolfo Urso. Ci saranno anche sindacati, Regioni e rappresentanti dell'Anfia, l'associazione della filiera dell'automotive. E questa volta non sarà concesso un "no grazie".

TUTTE LE NEWS DI ECONOMIA

©Riproduzione Riservata

CRISI INDUSTRIA ITALIANA

ELKANN

STELLANTIS

[NEWS](#) [ECONOMIA](#) [POLITICA](#) [TECNOLOGIA](#) [VIDEO](#) [ABBONATI](#) [MODA](#)

ABBONATI

[Cookie Policy](#) [Privacy Policy](#)



© 2019 Panorama s.r.l. (Gruppo La Verità Siti) - Via Vittor Pisani 28, 20124 Milano - riproduzione riservata - P.IVA 10518230965

[Preferenze Privacy](#)

ministero delle Imprese

Il ministro Urso convoca il tavolo con la multinazionale, i sindacati, le regioni e le aziende della filiera

31/10/2024

Operai Stellantis

Si terrà giovedì 14 novembre la riunione del Tavolo Stellantis al ministero delle Imprese. L'incontro è stato convocato dal ministro Adolfo Urso. Parteciperanno, oltre alla multinazionale dell'auto, i rappresentanti dei sindacati, delle regioni sede di stabilimenti automobilistici e **Anfia**, l'associazione che rappresenta le aziende della filiera. Parteciperanno anche gli esponenti della Regione Basilicata. Il sito produttivo di **San Nicola di Melfi** è attraversato da una crisi produttiva e occupazionale, che coinvolge anche il suo indotto. La situazione del sito industriale è stata al centro della riunione straordinaria del Consiglio regionale di lunedì 29 ottobre. La maggioranza e l'opposizione hanno messo a punto due risoluzioni su cui i due schieramenti cercheranno di definire un documento condiviso nella prossima conferenza dei capigruppo.

Tag Picerno Potenza stellantis Adolfo Urso

Tagli al fondo automotive, ora Urso corre ai ripari

Stellantis chiude il trimestre con un calo dei ricavi del 27% Il cfo Ostermann conferma le stime: Progressi negli Usa ROMA Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, di fronte all'ira delle aziende della componentistica auto per il taglio del fondo automotive, 4,6 miliardi di euro spariti per andare a rimpolpare altre voci della manovra, tira la giacchetta al ministro dell'Economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti. Lo fa nel giorno in cui Stellantis pubblica i dati dell'ultimo trimestre. «Valuteremo assieme al ministro dell'Economia Giorgetti, in questo percorso della manovra, se sia possibile incrementare il fondo per raggiungere il sostegno alla filiera della componentistica in questa fase, perché resti competitiva a livello globale», dice Urso. E poi aggiunge: «C'è una riduzione di questi fondi che interessa anche i prossimi anni, ma ho assicurato all'Anfia che tutte le risorse che sarà possibile destinare saranno destinate al sostegno della componentistica affinché superino questa fase di transizione particolarmente difficile». Peccato che si tratta di briciole. In totale, al 2030, sono 1,2 miliardi di euro, una media di 200 milioni all'anno. Insomma, briciole. E anche se dovesse arrivare un'integrazione, l'Anfia, associazione di categoria della componentistica auto, teme che sia insufficiente rispetto ai bisogni e alla crisi che il settore sta vivendo. Stellantis conferma i target finanziari del 2024, già rivisti al ribasso a settembre, ma chiude il terzo trimestre con un forte calo dei ricavi e delle consegne. Il titolo a Piazza Affari chiude con un +2,93% grazie ai livelli di riduzione degli stock negli Usa. I ricavi netti del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa ammontano nel terzo trimestre a 33 miliardi di euro, con una flessione del 27% rispetto allo stesso periodo del 2023, «dovuta principalmente a minori consegne e a un mix sfavorevole, oltre all'impatto dei prezzi e dei cambi». Le consegne consolidate sono 1.148 mila, diminuite di 279 mila unità, cioè del 20% su base annua. «Il terzo trimestre spiega Stellantis ha scontato la cessata produzione di diversi modelli per l'avvio della transizione del portafoglio prodotti a livello globale, la riduzione pianificata delle scorte in Nord America e gli impatti derivanti da un contesto di mercato europeo difficile. Il piano prodotti rimane in linea con l'obiettivo di presentare circa 20 nuovi modelli nel 2024». Debutta anche il nuovo cfo di Stellantis, gruppo che ha come primo azionista la holding Exor che controlla anche Repubblica. «Sebbene la performance del terzo trimestre 2024 sia inferiore al nostro potenziale dice Doug Ostermann sono soddisfatto dei progressi nell'indirizzare i problemi operativi, in particolare lo stock negli Stati Uniti, che è stato ridotto in modo significativo ed è in linea con gli obiettivi di fine anno, nonché della stabilizzazione della quota di mercato nello stesso Paese». Ostermann spiega che la conferma delle previsioni sui target dà a Stellantis «la flessibilità necessaria per affrontare le sfide, aumentare il ritmo delle vendite e recuperare la nostra quota di mercato in modo da avere una sana quota di ordini per il prossimo anno. Abbiamo bisogno di flessibilità per varare le giuste misure quando vedremo come si svilupperà il resto dell'anno. Per questo non ho voluto restringere il range». I commenti dei lettori



ECONOMIA

Attiva le notifiche

CRONACA POLITICA ECONOMIA JUVE TORO SPORT CULTURA TEMPO LIBERO METEO VIDEO PIEMONTE FOOD

IN EVIDENZA

Alluvione a Valencia, 62 morti e decine di dispersi: «In 8 ore caduta la pioggia di un anno». Ora allerta a Barcellona

A Torino ora è fuga dall'auto, un'impresa su dieci lascia il settore

di Christian Benna

Stella, presidente di [Anfia](#): «Momento drammatico, deve intervenire il governo»



La relazione di Marco Gay all'Assemblea Nazionale: «Portare al centro della politica la questione demografica e migratoria»

Superare la crisi dell'automobile è per il neo presidente, una sfida esistenziale

Cara auto, addio. Un'azienda della filiera su dieci, il 12% del totale, pensa di lasciare il settore. Per cominciare a fornire di componenti meccaniche l'aerospazio, l'elicotteristica, la nautica e il ferroviario. Tutti quei settori industriali che oggi godono di miglior fortuna rispetto ai sali e scendi dell'automotive. Il divorzio delle imprese della componentistica, stremate dalla riconversione elettrica, dai grandi car maker è stato certificato ieri al Mauto a Torino dalle analisi di [Anfia](#) e Camera di Commercio di Torino sull'indotto a quattro ruote.

Le previsioni per la chiusura di bilancio 2024 delle aziende del comparto

sono una Caporetto che dà le vertigini soprattutto in Piemonte, regione che vale un terzo del giro d'affari (20 miliardi e 56 mila addetti) dell'auto italiana. Fatturato in calo del 46%, ordinativi che precipitano del 52% sul mercato interno e all'estero del 46%; giocoforza gli investimenti procedono con il freno tirato (-27%) e a pagarne il prezzo è l'occupazione (-25%), quindi i lavoratori. Insomma nell'indotto torinese siamo al si salvi chi può. **Con un'azienda su dieci che prova a uscire dal settore.** «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 — spiega **Nicola Scarlatelli, vicepresidente della Camera di Commercio di Torino** —. Si perde storia, cultura, competenze, tecnologie che sono nate in Piemonte».

Se la corsa all'elettrico si è rivelata un bagno di sangue per i fornitori, che hanno investito per convertirsi alla **mobilità sostenibile** senza poi trovare un mercato adeguato agli sforzi, anche il passaggio ad altre catene di componentistica, come aerospace e nautica rischia di diventare complicato. Il **governo Meloni** infatti ha deciso di cancellare dalla Manovra 4,6 miliardi di euro che erano destinati proprio alla filiera delle imprese automotive e alla loro riconversione industriale. «Andremo dal ministro Urso il 14 novembre. Chiederemo di mettere un focus sulla componentistica perché temo che siamo alla vigilia di profonde ristrutturazioni — ha detto **Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti Anfia** —. Il percorso della legge di bilancio dice che Palazzo Chigi deve costruire una cabina di regia mettendo insieme tutti i ministeri competenti come quello del Lavoro e quello della Ricerca e Università».

Dalle istituzioni intanto riparte l'**invito a John Elkann** di presentarsi in Parlamento per spiegare i **piani industriali di Stellantis in Italia**, molto lontani dal milione di vetture promesse. Dopo il nient di Elkann, Alberto Luigi Gusmeroli, presidente della commissione Attività produttive, ha ripreso carta e penna per sollecitare invece la sua presenza. E Elkann in una conversazione telefonica con il presidente della Camera, **Lorenzo Fontana** ha ribadito che «in questi anni non c'è stato nessun disimpegno in Italia».

La **crisi dell'auto è globale**. E la chiusura di tre stabilimenti da parte di **Volkswagen** è un terremoto che si sta abbattendo su tutta la filiera automotive del nostro Paese. Stellantis resta il primo gruppo manifatturiero in Italia; lo ha ribadito l'ultimo report di Mediobanca classificando la società nata dalle nozze tra Fca e Peugeot al quarto posto dei gruppi per creazione di valore nella Penisola. Le imprese che gravitano attorno a Stellantis sono tantissime, soprattutto in Piemonte. Il legame di dipendenza cala di anno in anno. Ma un'azienda del settore su tre, circa il 32%, dichiara di avere oltre il 50% degli ordini in portafoglio con Stellantis. Pertanto se **Mirafiori frena**, si inceppa un terzo di quella catena di fornitura che tra Torino e dintorni genera 20 miliardi di fatturato e 56 mila posti di lavoro. L'alternativa oggi è aspettare che passi la tempesta o provare a uscire dall'auto.

[Vai a tutte le notizie di Torino](#)

[Iscriviti alla newsletter di Corriere Torino](#)

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



Apertura di Urso sul fondo Auto Lunedì Mirafiori avvia la produzione

Il fronte sindacale

Rientrerà al lavoro circa il 70% dei 1.800 addetti: si lavorerà su un turno

Filomena Greco

TORINO

A Mirafiori riparte la produzione delle Fiat 500 bev e dei due modelli Maserati a partire da lunedì, ma per ora la visibilità, riferiscono i sindacati, è solo sulla prossima settimana anche se l'azienda prevede di andare avanti fino a fine mese. Rientrerà al lavoro circa il 70% dei 1.800 addetti. Alle linee di assemblaggio delle Carrozzerie si lavorerà su un turno, da lunedì a venerdì. La riapertura delle Carrozzerie, rimandata per «mancanza di ordini» già a ottobre, arriva dopo una chiusura prolungata per la pausa estiva e dopo una ripresa a singhiozzo a settembre. Le incertezze del mercato non permettono di fare programmi precisi, bisognerà comunque aspettare la prossima settimana per capire se si potrà proseguire con la produzione o se sarà necessario fermare le linee di nuovo.

Dal punto di vista dei volumi produttivi dunque il 2024 resta, per gli stabilimenti del gruppo, un anno assai difficile, con il numero delle auto prodotte in calo, da gennaio a settembre, del 40% e la prospettiva, per l'intero anno, di restare intorno alle

300mila unità. Durante la presentazione dei dati trimestrali è emersa la volontà del gruppo di lanciare 20 nuovi modelli a livello globale. Le ricadute per l'Italia ci saranno per l'avvio della produzione dei primi nuovi modelli su piattaforma Stla a Melfi e a Cassino, e della 500 ibrida a Mirafiori. Ma potrebbero avere un impatto limitato, come temono i sindacati.

Sarà dunque più che mai necessario individuare possibili misure, difensive e di sostegno, per il settore. Sul tema è intervenuto ieri il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso che, a proposito del taglio da 4,6 miliardi al Fondo Automotive, ha rassicurato l'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera: «Tutte le risorse che sarà possibile trovare saranno destinate al sostegno della filiera, affinché superi questa fase di transizione particolarmente difficile». La valutazione che il responsabile del Mimit farà con il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti è relativa alla possibilità di incrementare la dotazione del Fondo – sono rimasti 200 milioni all'anno per il 2025, il 2026 e il 2027, altri 600 dal 2028 – all'interno del percorso della manovra economica. L'obiettivo, ribadisce il ministro, è «il sostegno alla filiera della componentistica, che è un orgoglio del Made in Italy, affinché possa

rafforzarsi e restare competitiva». Obiettivo che dovrà misurarsi con due ordini di problemi. Il primo relativo ai tagli imposti dalle logiche di bilancio e alla necessità di recuperare risorse in tempi utili. Il secondo riguarda la prospettiva europea della crisi dell'auto, che rischia di rendere la situazione ancora più complessa. «Stiamo lavorando con altri Governi per un documento che impegnerà le istituzioni europee a rivedere da subito il percorso», dice Urso.

In primo piano l'azione del Governo italiano per anticipare all'inizio del 2025 l'esame della clausola di revisione del Regolamento che fissa al 2035 la fine dei motori endotermici, poi il pressing per creare un Fondo europeo a sostegno della transizione. «Chiederemo che siano collocate risorse importanti a sostegno delle imprese e dei consumatori per incentivarli con risorse comuni europee all'acquisto di auto ecologicamente sostenibili».

Terzo punto, la questione della piena neutralità tecnologica. In questo contesto il Governo italiano dovrà però mettere a fuoco una strategia nazionale di sostegno al settore ed è quello che si proverà a fare al tavolo del Mimit convocato per il 14 novembre, tavolo che ha già prodotto una piattaforma con oltre 20 misure possibili. La sfida a questo punto sarà superare le diffidenze e la sfiducia indotte dalle polemiche di questi giorni e dal taglio in manovra, che ha rappresentato una brutta sorpresa per tutti gli attori del settore auto.



Il ministro del made in Italy: «Tutte le risorse che sarà possibile trovare saranno destinate alla filiera»

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tagli al fondo automotive ora Urso corre ai ripari

Stellantis chiude il trimestre con un calo dei ricavi del 27%
Il cfo Ostermann conferma le stime: "Progressi negli Usa"

di **Diego Longhin**

ROMA – Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, di fronte all'ira delle aziende della componentistica auto per il taglio del fondo automotive, 4,6 miliardi di euro spariti per andare a rimpolpare altre voci della manovra, tira la giacchetta al ministro dell'Economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti. Lo fa nel giorno in cui Stellantis pubblica i dati dell'ultimo trimestre. «Valuteremo assieme al ministro dell'Economia Giorgetti, in questo percorso della manovra, se sia possibile incrementare il fondo per raggiungere il sostegno alla filiera della componentistica in questa fase, perché resti competitiva a livello globale», dice Urso. E poi aggiunge: «C'è una riduzione di questi fondi che interessa anche i prossimi

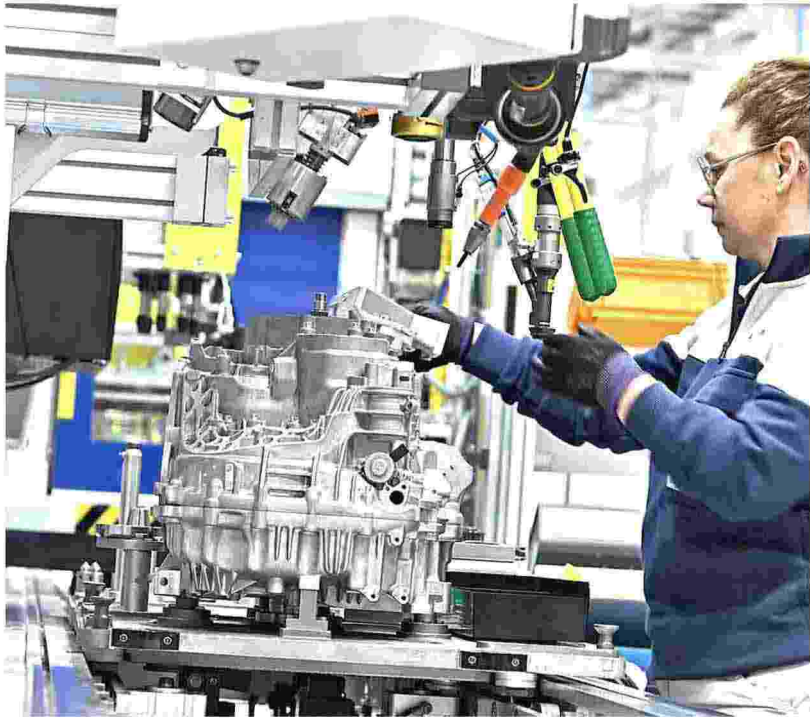
anni, ma ho assicurato all'Anfia che tutte le risorse che sarà possibile destinare saranno destinate al sostegno della componentistica affinché superino questa fase di transizione particolarmente difficile». Peccato che si tratta di briciole. In totale, al 2030, sono 1,2 miliardi di euro, una media di 200 milioni all'anno. Insomma, briciole. E anche se dovesse arrivare un'integrazione, l'Anfia, associazione di categoria della componentistica auto, teme che sia insufficiente rispetto ai bisogni e alla crisi che il settore sta vivendo.

Stellantis conferma i target finanziari del 2024, già rivisti al ribasso a settembre, ma chiude il terzo trimestre con un forte calo dei ricavi e delle consegne. Il titolo a Piazza Affari chiude con un +2,93% grazie ai livelli di riduzione degli stock negli Usa. I ricavi netti del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa ammontano nel terzo trimestre a 33 miliardi di euro, con una flessione del 27% rispetto allo stesso periodo del 2023, «dovuta principalmente a minori consegne e a un mix sfavorevole, oltre all'impatto dei prezzi e dei cambi». Le consegne consolidate sono 1.148 mila, diminuite di 279 mila unità, cioè del 20% su base annua. «Il terzo trimestre - spiega Stellantis - ha scontato la cessata produzione

di diversi modelli per l'avvio della transizione del portafoglio prodotti a livello globale, la riduzione pianificata delle scorte in Nord America e gli impatti derivanti da un contesto di mercato europeo difficile. Il piano prodotti rimane in linea con l'obiettivo di presentare circa 20 nuovi modelli nel 2024».

Debutta anche il nuovo cfo di Stellantis, gruppo che ha come primo azionista la holding Exor che controlla anche *Repubblica*. «Sebbene la performance del terzo trimestre 2024 sia inferiore al nostro potenziale - dice Doug Ostermann - sono soddisfatto dei progressi nell'indirizzare i problemi operativi, in particolare lo stock negli Stati Uniti, che è stato ridotto in modo significativo ed è in linea con gli obiettivi di fine anno, nonché della stabilizzazione della quota di mercato nello stesso Paese». Ostermann spiega che la conferma delle previsioni sui target dà a Stellantis «la flessibilità necessaria per affrontare le sfide, aumentare il ritmo delle vendite e recuperare la nostra quota di mercato in modo da avere una sana quota di ordini per il prossimo anno. Abbiamo bisogno di flessibilità per varare le giuste misure quando vedremo come si svilupperà il resto dell'anno. Per questo non ho voluto restringere il range».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ In fabbrica Una catena di montaggio delle auto Stellantis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Il gruppo chiude il terzo trimestre con fatturato a 33 miliardi (-27%). Il mercato apprezza il mantenimento degli obiettivi finanziari al 30 settembre

Stellantis conferma i target: +3% in Borsa Urso: ora valutiamo altri fondi per l'auto

IL CASO

LEONARDO DIPACO
TORINO

Nel pieno della tempesta perfetta che ha travolto il settore dell'automotive mondiale Stellantis archivia il terzo trimestre dell'anno con ricavi netti per 33 miliardi di euro, in calo del 27% rispetto allo stesso periodo del 2023, «principalmente per minori consegne e un mix sfavorevole, oltre all'impatto dei prezzi e dei cambi» spiega l'azienda, e con la conferma dei target finanziari aggiornati al 30 settembre. Un aspetto, quest'ultimo, che la comunità finanziaria ha accolto con soddisfazione come dimostra la chiusura del titolo a Piazza Affari, in crescita del +2,93%.

Come spiegato da Gabriel Debach, Italian market analyst di eToro, piattaforma multi-asset di trading e investimento che opera su scala globale, 38 milioni di utenti, «nel terzo trimestre, l'incipit evol-

ve in modo più ottimistico, riconoscendo progressi concreti nella gestione delle scorte e nella stabilizzazione del mercato, pur mantenendo un tono prudente. Un messaggio chiaro agli investitori, sottolineando la serietà dell'azienda nell'affrontare le criticità operative e mostrando progressi tangibili nonostante il complesso contesto di mercato».

I conti

Le consegne consolidate sono 1.148 mila, diminuite di 279 mila unità, cioè del 20% su base annua. Il terzo trimestre, spiega Stellantis, ha scontato la cessata produzione di diversi modelli per l'avvio della transizione del portafoglio prodotti a livello globale, la riduzione pianificata delle scorte in Nord America e gli impatti derivanti da un contesto di mercato europeo difficile. Il piano prodotti azioni rimane in linea con l'obiettivo di presentare circa 20 nuovi modelli nel 2024. L'azienda spiega che i nuovi prodotti sono stati accolti in modo molto positivo, con ordini per più di 50 mila unità per la nuovissima Citroën C3, circa 75 mila unità per la nuova Peugeot 3008 e oltre 200 concessionari pron-

ti per il lancio europeo dei veicoli completamente elettrici di Leapmotor International, joint venture in quote 51: 49 tra Stellantis e Leapmotor che punta ad accelerare e ampliare le vendite di prodotti ad alta tecnologia a prezzi contenuti al di fuori della Cina.

Il commento dell'azienda

«Sebbene la performance del terzo trimestre del 2024 sia inferiore al nostro potenziale, sono soddisfatto dei progressi nell'indirizzare i problemi operativi, in particolare lo stock negli Stati Uniti, che è stato ridotto in modo significativo ed è in linea con gli obiettivi di fine anno, nonché la stabilizzazione della quota di mercato nello stesso Paese» ha spiegato il cfo del gruppo, Doug Ostermann. «In Europa - ha aggiunto il top manager - i nostri rigorosi requisiti di qualità hanno ritardato l'avvio di alcuni modelli dagli alti volumi, ma con i progressi compiuti nel risolvere le sfide, beneficemo presto dell'espansione significativa che l'ondata di prodotti di nuova generazione porterà nel 2025 e oltre».

I rapporti col governo

Resta sullo sfondo il delicato

rapporto fra azienda e governo, inasprito dagli attacchi della premier Giorgia Meloni, e anche la decisione dell'esecutivo di tagliare dalla Manovra 4, 6 miliardi dal Fondo Automotive destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera.

Su questo fronte il titolare del ministero delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, promette di intervenire: «Sugli incentivi alle auto vi è stata una riduzione dei fondi per i prossimi anni, ma ho già assicurato all'Anfia - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ndr - che tutte le risorse che sarà possibile trovare saranno destinate al sostegno della filiera, affinché superi questa fase di transizione particolarmente difficile». «Valuteremo poi - ha aggiunto ancora 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». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“Il calo delle vendite dovuto a minori consegne e all'impatto di prezzi e cambi”



I DATI DEL TERZO TRIMESTRE



● 33 miliardi di euro: i ricavi del gruppo



-27%: il calo dei ricavi rispetto al III trimestre 2023 (-12 miliardi di euro)



1,148: i milioni di consegne consolidate di auto



+2,93% Rialzo in borsa del titolo a 12,6 euro



-20%

Il calo delle vendite di auto rispetto all'anno scorso (-279 mila unità)



-42%

Il calo del fatturato negli Usa



-12%

Il calo del fatturato in Europa



20 Nuovi modelli lanciati nel 2024



7,7 miliardi di euro: ritorno totale agli azionisti nel 2024

Fonte: Stellantis

WITHUB



“

Doug Ostermann
Direttore Finanziario

Beneficeremo dell'espansione che porteranno i prodotti di nuova generazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Oltre gli incentivi

No, la caccia a Stellantis non risolverà i problemi dell'automotive in Italia

Sarebbe meglio piantarla, di ridurre la questione italiana dell'auto e della componentistica automotive alla frusta polemica "Stellantis al rogo". Quando la Fiat di cui molti sembrano nostalgici saltava interi cicli di investimento e cedeva ai concorrenti tecnologie avanzate, eravamo in quattro sfigati a sfidare il massiccio consenso politico-mediatico riservato all'azienda, a cui per decenni è stata la politica a regalare il monopolio di produzione in Italia. Poi parti il coro a difesa di Torino contro le banche che potevano impadronirsi della Fiat, e dopo si levò il mantra "prendendo la Chrysler la Fiat si allontana dalla sua missione". Idem è accaduto con Peugeot e la nascita di Stellantis. Ciascuno di questi passi è stato quasi un miracolo, rispetto a com'era ridotta la Fiat quando arrivò Marchionne. Eppure passano i decenni, ma politici, sindacalisti e media italiani continuano a credere che debba essere Stellantis, a risolvere il problema dell'auto italiana. Così, dopo l'orrore di decenni di protezionismo uni-brand, la politica italiana ha pure ceduto all'errore di offrire (fu il governo Conte2) 6,3 miliardi di garanzia pubblica a Torino come fosse una specie di ipoteca, che l'azienda avrebbe ripagato rimanendo solo concentrata sull'Italia. Ma se entri (per fortuna) in un gruppo multinazionale, la logica sarà quella della multinazionale, ergo tu politico sei uno sprovveduto se poi urli perché Stellantis produce in Serbia e Polonia e non in Italia dove è maggiore il costo e più bassa la produttività. Fatte queste premesse veniamo all'ultima

patata bollente, il definanziamento di 4,5 miliardi del Fondo Pluriennale Automotive passati invece al sostegno di progetti industriali per la Difesa: in questo modo degli 8,7 miliardi stanziati per l'auto dal governo Draghi, e di cui erano già stati utilizzati 3 miliardi, resta solo poco più di un miliardo. Ovviamente, pesano le risorse scarse e la priorità strategica di rinforzare la difesa europea e le rilevanti eccellenze industriali italiane in materia. Ma la politica è ora chiamata a una riflessione seria su tutte le filiere che in Italia concorrono alla produzione di veicoli. Oggi l'ANFIA aggiornerà a Torino i numeri della componentistica automotive, ma basta guardare il focus sull'automotive nel recente report autunnale del Centro Studi Confindustria, per capire che la questione è molto più ampia dei residui stabilimenti Stellantis in Italia. Nei primi 8 mesi del 2024, la produzione di autoveicoli in Italia è scesa del -34,7%, quella della componentistica del 21,7%. Pesa moltissimo la crisi dei giganti dell'auto tedeschi, alle prese con l'oneroso fallimento della loro scommessa cinese. Ma i cali italiani sono da brivido. Perché, se pensiamo all'indotto in senso più ampio - lavorazioni in metallo, vetro, gomma-plastica, vernici, componenti meccaniche ed elettroniche, pneumatici, concessionari di vendita e officine riparazioni - la stima totale è di ben 270 mila occupati. Dunque per decidere che uso fare delle risorse per auto e filiere di fornitura, bisogna avere le idee chiare. Primo: valgono ancora davvero il bando al motore endotermi-

co posto al 2035 e le multe ai produttori europei che cominciano a scattare dal 2025 se non vendono abbastanza auto elettriche? Chi scrive le considera eresia, ma se quelle pietre angolari restano allora a maggior ragione servono misure per una conversione alla sola componentistica elettrica e di apparati per e-car della parte alta della filiera italiana, affiancate da un enorme piano di politiche attive del lavoro per il riaddestramento ad altre qualifiche di occupati che si troveranno per strada. Secondo: se invece si riesce a rendere più diluita e realistica la transizione dell'auto verso la neutralità carbonica, allora ancor più non ha alcun senso dissipare risorse pubbliche nell'incentivo all'acquisto di auto, bisogna concentrare il sostegno all'investimento in tecnologie avanzate nelle imprese. Al 2023, sul totale del parco circolante in Italia, i veicoli "puro elettrico" erano solo lo 0,5%, quelli "elettrico-ibrido" solo il 4,5%. Quel che i rinnovabilisti non capiscono, continuando a chiedere miliardi di incentivi pubblici all'acquisto, è che non risolverebbero affatto il ritardo dell'industria europea, renderebbe solo colossale il regalo ai cinesi aprendo falle sempre maggiori nella finanza pubblica. Dopodiché, governo e ANFIA devono lavorare insieme anche per una "cernita alta" dell'automotive italiano, quello meglio patrimonializzato e più dedito all'innovazione tecnologica: il sostegno a queste imprese passa più dai fondi IPCEI per microelettronica e idrogeno, che per il Fondo Nazionale Automotive su cui tutti oggi piangono.

Oscar Giannino



Urso: «L'energia ha costi troppo alti la soluzione è il "nuovo" nucleare»

IL CASO

Il conto alla rovescia per aprire in Parlamento e nel Paese la discussione sul ritorno al nucleare è iniziato. Il ministro Urso conferma l'imminente presentazione di un testo di legge che punterà ai micro-reattori di terza generazione, progettati e realizzati da aziende italiane ed esportabili in tutto il mondo, per imprimere una svolta al costo attuale troppo alto dell'energia che consumiamo. «Il nucleare è l'unica fonte pulita che può affiancarsi alle rinnovabili. L'Italia è più avanti in questa progettazione rispetto ad altri Paesi» dice Urso nel suo intervento alla Getra. «Paghiamo più di Spagna, Germania e Francia e da quest'ultimo Paese importiamo non poca energia nucleare», insiste il titolare del Mimit.

Dunque, avanti tutta su questa strada con il consenso del sistema delle imprese, espresso più volte anche pubblicamente da Confindustria.

Urso è vigile però anche su altri fronti delicati e a dir poco attualissimi, come quello dell'automotive. Il 14 novembre ci sarà il nuovo tavolo con Stellantis, i sindacati e la componentistica

e i dati di ieri del Gruppo guidato da Carlos Tavares (-27% di ricavi e -20% di consegne nel trimestre), ancorché bene assorbiti dalla Borsa, confermano la delicatezza del momento. La riduzione degli incentivi per le aziende del settore, inserita nella legge di Bilancio, ha gettato poi altra benzina sul fuoco: «Ho già assicurato all'Anfia (la filiera della componentistica, ndr) che tutte le risorse che sarà possibile destinare saranno destinate alla filiera. Valuteremo poi, insieme al ministro dell'Economia, in questo percorso della manovra economica, se sia possibile incrementare il fondo per assicurare il sostegno alla componentistica, che è un orgoglio del Made in Italy, affinché possa rafforzarsi e restare competitiva - dice Urso -. Peraltro, la questione delle auto credo sia diventato un problema europeo: 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, è diventato il problema dell'Europa e per questo stiamo lavorando con altri Governi per un documento che

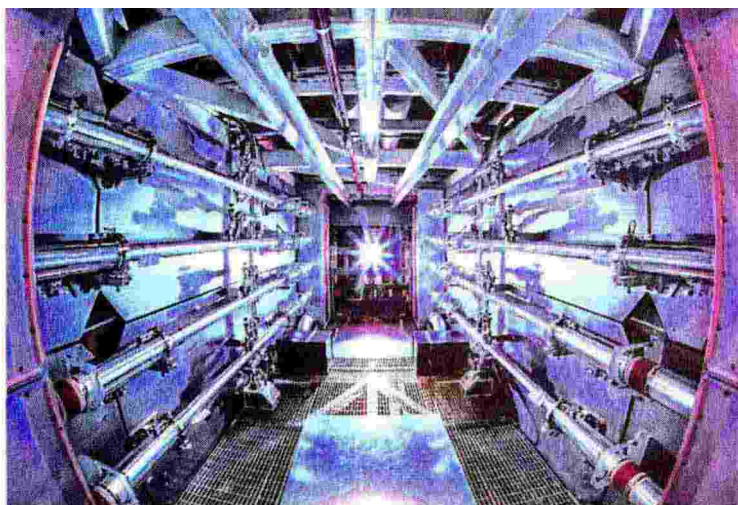
impegni le istituzioni europee a rivedere da subito il percorso delle clausole di revisione del Green Deal per anticiparle ai primi mesi del 2025».

LE VERTENZE

Ci sono poi le vertenze industriali dei territori. Urso incontra una delegazione di lavoratori della Softlab di Caserta da cinque anni in Cig («Un caso emblematico di come negli anni passati ci fosse poca cura nei confronti del lavoro e dell'impresa italiana») e assicura che si farà carico delle loro giuste preoccupazioni. Intanto, la buona notizia di giornata arriva dalla Sicilia: dopo 13 anni di Cig gli oltre 350 lavoratori della Blue Tec, ex Fiat di Termini Imerese, hanno trovato una soluzione produttiva per il loro futuro, com'è avvenuto a Napoli per l'ex Whirlpool e in Irpinia per Industria Italiana Autobus o nel Salernitano per la Fos, mentre dubbi importanti avvolgono ancora il futuro della Jabil di Marciacise: «Noi affrontiamo ogni vertenza con la stessa determinazione: coinvolgere tutte le parti affinché si possa trovare una soluzione che garantisca l'occupazione», ribadisce il ministro.

n. sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ATTUALITÀ IL DISTRETTO DELLO STILE

LA TORINO CHE NON MOLLA

Il destino di ex capitale - prima politica e poi dell'auto - pesa come un macigno. Anche su un settore gioiello come quello del design. Ma gli ormai ex carrozzieri non si rassegnano. E si ritagliano nuove nicchie

Testo e foto di **Nicolò Minerbi**

La verità è che è già successo. Altre due volte, almeno; ma facciamo un passo indietro. Anno del Signore 1861, Torino diventa la capitale del Regno d'Italia. Puoi immaginarti l'aspettativa: palazzi del potere, segreterie, uffici, scartoffie. Tu chiamalo, se vuoi, indotto. Appena quattro anni dopo, tutto viene trasferito a Firenze (in attesa di finire a Roma). La prima doccia fredda evidenza una cosa: i destini di Torino sono legati a quelli dell'Italia. Così, quando dopo la guerra, al grido «Avanti Savoia» segue un perentorio «Prego, da quella parte», i reali escono di scena. Ma il trono non resta vacante per molto. Perché ci s'insedia una nuova famiglia. Che di blu non ha il sangue, ma lo sfondo dello stemma che in origine mette sui radiatori delle sue auto. Famiglia influente, la cui potenza si misura in cavalli vapore e che ha un motto: «Quello che è buono per la Fiat, è buono per l'Italia».

Sono gli anni del boom. Torino è di nuovo capitale: dell'auto e del calcio. Perché il Toro

non vince solo in granata, ma pure in azzurro. Fino a quel fulmine a ciel sereno. Anzi, no, a quella maledetta notte buia e tempestosa del 1949, quando un aereo si schianta a Superga. Azzerando una squadra e un sogno.

Piange Torino e piangono, ancora una volta, gli italiani. Per fortuna che rimane "mamma Fiat", come nei corridoi dei fornitori si definiva la presenza costante di Lingotto e Mirafiori nelle loro vite. Almeno fino alla terza doccia fredda, quella di Stellantis. Ma Torino non piange più. È basita. Almeno quanto lo sono gli italiani. Bussare alle porte, chiamare la gente, visitare le aziende, oggi, è come passeggiare in trincea. Brutto parlare di guerra, in questo momento storico pare anche di cattivo gusto, eppure quella che si combatte qui è una battaglia per la sopravvivenza. Il nemico è comune e si chiama incertezza. La cassa integrazione non aiuta il morale e il famigerato indotto, fatto di aziende super specializzate, è lì ogni giorno che si domanda per chi suoni la campana. A voler dare i numeri, c'è l'imbarazzo della scelta. Ro-

berto Gatto, alias GR Painting, ovvero il riferimento di verniciatori di prototipi e modelli di stile, dice che si facevano almeno dieci auto a Salone. Cento all'anno. «Oggi», lamenta, «siamo a nove* in tutto. Se va bene». E uno che, come lui, ha dieci cabine di verniciatura, con i costi fissi del caso, non può stare certo con le mani in mano.

SEGNALI CONTRASTANTI

Eppure, a ben guardare, a Torino c'è del fuoco sotto la cenere. O della resilienza, com'è diventato di moda dire dal Covid in poi. Il know-how di gente come Gatto, per fortuna, serve anche per altri tipi di auto: le speciali. Supercar o hypercar che siano. Pochi numeri, ma con lavorazioni importanti: «Per farne una ci vogliono anche sei settimane», spiega. Pietro Silvio Angori, ceo di Pininfarina e presidente del Gruppo carrozzieri dell'Anfia, aggiunge un tassello: «Supercar e hypercar hanno creato le condizioni perché i carrozzieri possano ancora giocare un ruolo. Qualche anno fa la direzione →

4.777

ADDETTI

La forza lavoro nel comparto design & engineering

635

MILIONI DI EURO

Il giro d'affari generato dal settore degli ex carrozzieri

IERI & OGGI

Allo specchio 2019 (ultimo anno pre-Covid) e 2022 (dati più recenti): in Piemonte il fatturato del settore design & engineering è salito, come le imprese attive (da 86 a 92). Giù l'occupazione (mille posti in meno)

3.737

ADDETTI

Le imprese attive crescono, ma danno meno lavoro

663

MILIONI DI EURO

Stabile (anzi, in lieve crescita) il fatturato, a dispetto della crisi

IT IS NOT THE END OF THE WORLD





Controlli di qualità su una scocca del Microlino, quadriciclo prodotto dall'omonima società svizzera a Torino, nei locali della carrozzeria Cecom, realtà di un tessuto imprenditoriale che resiste nonostante il progressivo disimpegno del gruppo Stellantis. Come recita la scritta sul tetto del Lingotto nella foto a sinistra, "non è la fine del mondo". La città e il suo indotto sono già al lavoro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ATTUALITÀ IL DISTRETTO DELLO STILE

SOTTO LALENTE

► MICROLINO

Fondata nel 2021, sforna il primo quadriciclo sei mesi dopo. Scocca portante, portiera d'accesso anteriore (in stile Isetta), freni a disco, ovviamente elettrica: non passa inosservato. Linee curate e dettagli rifiniti aiutano. È prodotto come un'auto, da gente che ha fatto auto.

Per questo la famiglia svizzera Ouboter (proprietaria e fondatrice), quando ha pensato dove farlo, ha scelto Torino. Una città con una filiera intorno. «Il primo mercato è la Svizzera, poi viene la Germania. Ci stiamo affacciando sul Regno Unito, realtà sensibile a questi prodotti», spiega il general manager,

Michelangelo Liguori (foto). «Verniciamo in casa, "bagnato su bagnato", soluzione che accelera il processo, tira giù i costi e facilita le personalizzazioni». C'è un'altra cosa, poi, che vorrebbe internalizzare, la batteria: «Abbiamo fatto un'associazione di scopo, la Smile, per studiarne la fattibilità».



► ITALDESIGN

Se ti chiami Italdesign, i clienti ti vengono a cercare naturalmente. Ma, se fai parte di un grande gruppo, non è così facile. Così l'ex creatura di Giugiaro (dal 2015 del gruppo di Wolfsburg) lavora solo al 15% per terzi (talora concorrenti della Volkswagen), con la voglia di espandere quel ramo. L'Italdesign,

con una capacità installata di 150-200 pezzi, può fare pure piccole produzioni. «Dal 2017 abbiamo realizzato oltre 110 oggetti, fra prototipi e auto finite, acquistando beni e servizi per più di 110 milioni, di cui 80 in Italia e 60 nel solo Piemonte», dice il ceo Antonio Casu (foto). Nessuna

tentazione di diventare costruttori: «Torino ha già visto questa pagina, con la crisi di Bertone, Ghia, Pininfarina, tutti che producevano per terzi». L'azienda, che fattura 267 milioni di euro, alle sue attività ha aggiunto la progettazione di user experience e interface. «Dai 900 del 2015, ora siamo 1.231 persone».

► GR PAINTING

Roberto Gatto (foto) ha aperto l'azienda nel 2002, dopo 13 anni di esperienza sul campo (nei centri stile più quotati di Torino). La sua specialità sono i prototipi e le showcar (letteralmente, visto che ha fatto anche le W Motors Lykan Hypersport per "Furious 7"). La sua intervista è tutto un

«questo non lo scriva, è riservato»: del resto, lavora con i più grandi ed è vincolato dalla segretezza. A sentirlo elencare le commesse, però, capisci perché è il più ricercato sulla piazza. Ha due impianti, per un totale di dieci cabine di verniciatura, nove aree di preparazione e tre di lucidatura. Il tutto

"filtrato" da 40 depuratori. «Solo la manutenzione di una struttura così incide non poco sui costi fissi». Un modo per dire: pensa che spreco quando non gira al massimo. «Oggi questo è un lavoro che va a ondate. Con picchi di follia: a Natale 2023 abbiamo fatto 12 auto in un colpo solo».



► GFG

Giugiaro è sempre Giugiaro. Anche se non ha più alle spalle la struttura gigantesca che aveva creato con il socio Aldo Mantovani nel 1968, quella Italdesign che oggi cammina sulle sue gambe, con i capitali tedeschi del gruppo VW. Giorgetto e il figlio Fabrizio (foto), con la loro GFG, restano sulla

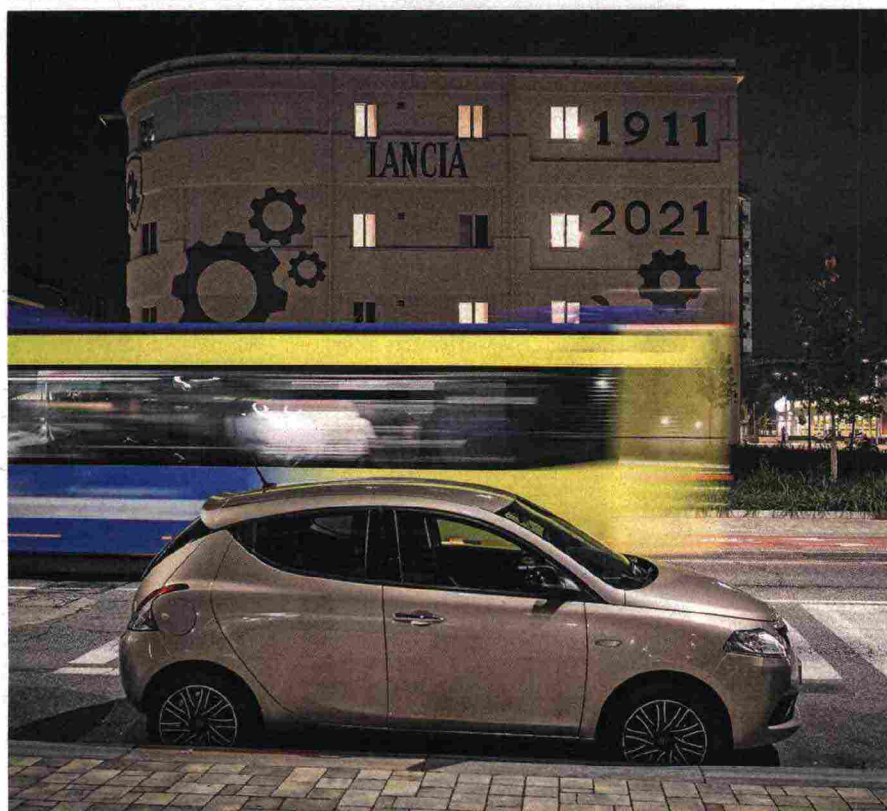
cresta dell'onda. Anche se le acque in cui navigano non sono più le stesse, come spiega lo stesso Giorgetto: «Oggi le grandi Case non cercano più il contributo dei designer esterni, mettendoli in competizione con i loro centri stile interni. Hanno schiere di giovani disegnatori pagati per tirare fuori

nuove idee. Noi lavoriamo di più con piccole aziende, dai nomi anche illustri, come Bizzarini o Lafitte, che vogliono dar vita a supercar in tiratura limitata e sono pronte ad abbracciare idee rivoluzionarie, più dei costruttori classici, intimoriti dal rischio. Così la ricerca non muore».





Echi di una Torino che non c'è più: uno scorcio degli interni del Lingotto e, sotto, lo storico impianto Lancia di Borgo San Paolo che sfornava le Appia, oggi ristrutturato e trasformato in una residenza per anziani



→ sembrava quella dei bolidi elettrici, oggi prevale il motore a combustione. Chi le compra le reputa un investimento: le termiche, che presto potrebbero sparire, sono destinate a rivalutarsi.

Davide Palmisano di SuperStile sottolinea che "designed in Torino" rimane un valore aggiunto. Una garanzia di qualità, meglio se mischiata alla diversificazione. Come dimostra il suo portfolio, che va dalla BMW Concept Touring Coupé (presentata a Villa d'Este l'anno scorso) al restauro di prototipi d'antan. Intanto, dal capannone di fianco, quello GFG di Giugiaro, bussano alla porta. «Possiamo fare un giro?». Un cicerone di turno sta portando a spasso un gruppo di clienti, per una commessa che potrebbe prevedere design by Giugiaro e prototipazione di SuperStile. «Scusi, devo andare. Sa, questi fanno treni...», mi dice il mio interlocutore, che fino a un secondo prima parlava di elicotteri.

Antonio Casu, ceo di Italdesign, sottolinea l'importanza di unire le forze, parlando del progetto della Vehicle Valley Piemonte, corrispettivo sabaudo alla più famosa Motor Valley emiliana, a cui hanno dato vita proprio l'Italdesign, con Pininfarina, Regione Piemonte, Camera di commercio e Unione Industriali di Torino. «Ciò che è difficile per una singola azienda, potrebbe diventare possibile per un consorzio d'impresе che mettano in comune investimenti e competenze», rileva Casu, che parla pure di investimenti. E di "tentazioni" da evitare: «Da inizio 2017 abbiamo costruito più di 110 oggetti, tra prototipi e veicoli finiti. Tuttavia, non vogliamo diventare produttori: a Torino è una storia di cui si saprebbe già il finale».

Italtecnica, che negli anni della GM torinese sviluppava i diesel, ha travasato la passione per i motori (del fondatore, Mario Cavigner, e del figlio Carlo) nei restomod. I prodotti che in Italia hanno trovato l'America →

► TORINO DESIGN

«L'elettrico ha creato tante startup, con un alto potenziale: il 99% dei nostri progetti più recenti è a batteria», dice Roberto Piatti (foto), ceo della Torino Design, forte di fatturati medi tra 8 e 10 milioni di euro. «Il lavoro non finisce, cambia: prima i cinesi, poi i vietnamiti, oggi i sauditi, domani si vedrà».



► ERREERRE FUORISERIE

La startup di Gianluca Rubatto, con le Giulia Classic (foto) e Allegerita (da poco aggiunta all'offerta), dà un'interpretazione rovesciata del restomod: una base moderna (Alfa Giulia Quadrifoglio) rivestita da allusioni rétro. Sotto la pelle, il V6 2.9 portato a 562 CV e freni carbonceramici Brembo. Prezzo: 400 mila euro.



► DORODESIGN



L'ultima idea si chiama Dudes concept - A112 Restomod ed è una rivisitazione dell'iconica Autobianchi: è uscita dal team Dorogarage, all'interno della Dorodesign, nata a Torino nel 2009 come studio di design industriale e attiva in architettura d'interni, grafica e comunicazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ATTUALITÀ IL DISTRETTO DELLO STILE

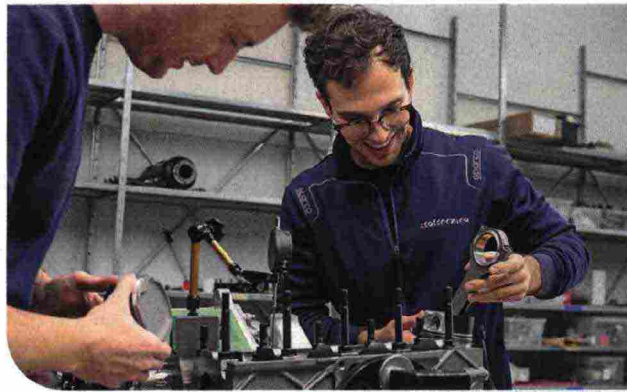
SOTTO LALENTE

► SUPERSTILE

Davide Palmisano (nella foto, a destra), ad nonché figlio d'arte (suo padre è quello della Model Master): «All'inizio pensavamo che una o due showcar all'anno fossero un sogno. Nel 2023 ne abbiamo fatte sei». Fondata nel 2015 a Moncalieri, ha pure una sede a Maranello (chissà perché...). Nel

portfolio non ci sono solo disegni di auto, ma anche di elicotteri e treni. Uno dei fiori all'occhiello è la Pura Vision di Pininfarina, che ha appena vinto il Red Dot. La richiesta più strana? Un modello in scala 1:1 di una Countach LP 500 Prototipo, chiesto da un collezionista giapponese: era

la "figurina" mancante nella sua collezione. «L'inventiva l'abbiamo e la qualità è dove facciamo la differenza. Per quanto un giorno un cliente mi porta un pezzo da replicare, dicendo: "Viene dalla Gina". Un oggetto perfetto. Chi l'ha fatto poteva contare su sei palazzi pieni di gente che progetta».



► ITALTECNICA

Mario Cavagnero ha un curriculum che sa di palmarès. Capo officina di Conrero prima, arruolato poi da Jean Todt nella squadra Peugeot che vinceva ovunque, ha aperto la sua azienda nel 1985. Guarda caso specializzato in motori, ha trasferito la malattia al figlio Carlo (al centro nella foto).

Dal 2010 al 2019 la calibrazione dei diesel GM, per cui vengono allestite sette sale prova, fa la parte del leone (e il 90% del giro d'affari). Poi, il dieselgate. Punto e a capo: l'Italtecnic si butta in un settore inedito, quello dei restomod, diventando il fornitore di tutti i più famosi. Il sogno tirato

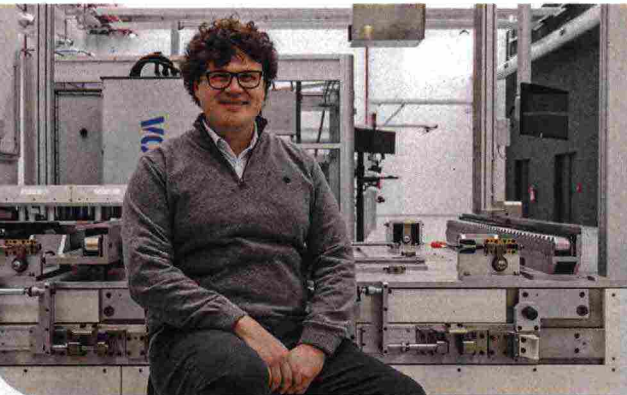
fuori ora dal cassetto è un V12 aspirato. Dedicato all'ingegner Lombardi, amico e mentore, è pensato per chi voglia farsi la propria auto. «Quando siamo usciti con l'MTV6 abbiamo capito d'aver compiuto un buon lavoro. Però a progetto finito mi sono detto: "Ma perché non ho fatto un 12 cilindri?"».

► PININFARINA

Dopo la grande crisi degli anni Duemila e l'acquisizione da parte del gruppo indiano Mahindra&Mahindra nel 2016, Pininfarina resta un punto di riferimento globale per il design e l'engineering, con un fatturato (2023) di 90,4 milioni di euro e circa 500 dipendenti nel mondo. Reduce dal

lancio della Model D, terzo modello creato per il gigante delle forniture elettroniche in conto terzi Foxconn, l'azienda di Cambiano ha preso con successo la scia delle produzioni speciali, assicurandosi, tra l'altro, la commessa per costruire nei propri impianti le 250 unità della Mercedes-AMG PureSpeed. «Il quadro

generale non è florido: le Case, colpite dal calo delle vendite delle Bev, taglieranno i modelli in sviluppo», afferma il ceo, Silvio Pietro Angori (foto), «e chi fornisce servizi di ingegneria e design ne è toccato. Si reagisce con il know-how e con partnership in aree del mondo con costo del lavoro competitivo».



► PODIUM

Quest'azienda di sistemi di batteria ad alte prestazioni, di sede valdostana ma di formazione torinese (lo zoccolo duro è un pugno di "figli" del Politecnico di Torino), andrebbe fatta descrivere dagli altri. Perché, siano partner o competitor, l'infilano sempre nelle loro interviste. Come stella

polare. Ciò che più piace è la versatilità. Dai progetti elettrici alle restomod (Amos e Nardone, per dirne un paio), passando per il podio della 24 Ore di Le Mans (con la Glickenhau, terza nel 2022). Fondata nel 2011 da tre ingegneri specializzati, tra cui il capo dell'automotive, Luca Ciancetti (foto),

l'anno dopo si fa notare per un'originale soluzione di Kers, usata al Nürburgring nell'endurance prototipi. Tra le doti invidiate, la capacità di trasferire al cliente le problematiche dello sviluppo. Che, tradotto, vuol dire: fare in modo che l'interessato non si alzi dal tavolo appena sentiti i costi.

► MOLE URBANA

«Vedo una Torino in ginocchio per le pressioni sui costi: un'altra faccia della globalizzazione, che costringe i big dell'auto alle logiche dei grandi numeri. Ma ciò apre spazi per nicchie, come la micromobilità, ossigeno per la piccola impresa», dice Umberto Palermo (foto), che sui quadricicli ha fatto la sua scommessa con il brand Mole Urbana.



► CITY TRANSFORMER



Sono israeliani, quelli della City Transformer, ma hanno scelto Torino per produrre la citycar CT-2 (foto), negli impianti Cecomp. E si sono portati il brevetto d'una carreggiata variabile: 100 cm per muoversi in città e posteggiare meglio, 140 per viaggiare fino a 90 km/h.

► KIMERA AUTOMOBILI

Obiettivo Pikes Peak 2025 per la K39 (foto), terzo episodio (dopo le Evo37 ed Evo38) della saga rievocativa della Lancia 037 intrapresa con la Kimera Automobili nel 2008 dall'ex pilota di rally Luca Betti. Per inciso, pure la K39, come le sue due sorelle, è motorizzata dall'Italtecnica.



Un dettaglio delle cabine di essiccazione della GR Painting, eccellenza torinese nel campo della verniciatura, specializzata in prototipi e showcar



L'Italtecnica è una società di engineering, ma nella purezza delle forme e nella cura dei dettagli dei suoi pistoni, marchiatosi uno per uno, c'è tanto design

→ li motorizzano tutti loro: Automobili Amos, Kimera, Nardone, Officine Fioravanti e Totem. Carlo è fiducioso, ed entusiasta: «Abbiamo in cantiere anche un nuovo 12 cilindri. Aspirato. Il sogno è diventare fornitori di chi vuole farsi la propria auto, con un motore che parla (e canta) italiano».

Poi c'è Microlino, dentro i locali di un'altra storica carrozzeria, la Cecomp. L'azienda della famiglia elvetica Ouboter, nata con i monopattini (Micro), ha il pallino, non a caso, della micromobilità. E a Torino è venuta non solo per la filiera: nell'impianto vedi uomini fatti, oltre ai giovani. «L'esperienza conta. Vede quello? Viene dalla Fiat, quell'altro da Pininfarina...» racconta il general manager, ex Fiat e FCA pure lui, Michelangelo Liguori. Che è in prima linea per far cambiare mentalità a chi nei quadricicli non vede ancora il futuro della mobilità urbana. «Se fossimo di più, avremmo un'altra voce, e per questo abbiamo pensato di aprire il nostro stabilimento ad altri produttori». Aggiungi un posto in linea, ovvero come applicare il concetto del "co-working space" all'automotive. «Del resto, se c'è una cosa che Torino ha sempre saputo fare, è dare risposte, anche geniali, alle esigenze di mobilità».

Ecco perché, a Torino, le automobili non si fanno soltanto, ma s'insegnano pure. Per l'Istituto d'arte applicata e design (Iaad) la frequentazione ai corsi del settore auto è rimasta costante. Ma la mobilità che cambia richiede formazioni aggiornate. Perciò è nato il master in Design for mobility solutions, in collaborazione con Walter De Silva. L'Istituto Europeo di Design (Ied), invece, il cui corso in transportation festeggia trent'anni, evidenzia l'interesse internazionale per le lezioni: l'80% degli studenti è indiano o turco per il corso triennale, indiano e cinese per il master biennale. Anche questo è un segno dei tempi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

© Riproduzione riservata

089849

Auto, la crisi investe anche la componentistica: un'impresa su 3 prevede calo dell'occupazione

Dal 2020 ad oggi in Europa sono stati persi 56 mila posti di lavoro, in Italia si prevede una contrazione per un'impresa su tre nel 2024. La crisi del settore delle auto rischia di avere pesanti ricadute in Italia così come in Germania, licenziando migliaia di dipendenti, e prevede di chiuderne anche una di Audi in Belgio. Una pessima notizia per l'industria italiana, dato che il 30% dei componenti delle auto tedesche è Made in Italy e che l'indotto è già affaticato dalla crisi degli impianti di Stellantis: per un'impresa della componentistica su tre è prevista una contrazione dell'occupazione.



A fare i conti sull'impatto della crisi è l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024, secondo il quale sarà un 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%». Un quadro instabile «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 - ha evidenziato 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 Europa persi 56 mila posti di lavoro. 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, arrivando a 56.000 unità, malgrado le proiezioni del 2021 prevedessero 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025. E 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 - ha sottolineato Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia - 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». Nuova app L'Economia. News, approfondimenti e l'assistente virtuale al tuo servizio. Iscriviti alle newsletter de L'Economia. Analisi e commenti sui principali avvenimenti economici a cura delle firme del Corriere. 1 novembre 2024



La crisi dell'auto

La componentistica Ue ha perso
86mila addetti dal 2020 — p.14

Auto, la componentistica europea ha perso 86mila addetti dal 2020

Industria

Allarme dell'associazione Clepa sulla tenuta della filiera produttiva

Stella: «Impossibile reggere alla contrazione delle commesse dei produttori»

Filomena Greco

TORINO

«La più grave perdita di posti di lavoro dalla crisi del Covid-19». Così Clepa, l'Associazione delle aziende europee della componentistica, parla dello tsunami che sta sconvolgendo il settore dell'automotive e quantifica in circa 86mila i posti di lavoro andati persi, dal 2020 al 2024, a fronte di nuove professioni legate allo sviluppo dei sistemi di trazione elettrica per un totale di circa 29mila posizioni. Un perdita netta, dunque, di circa 56mil addetti. Nei primi sei mesi del 2024, stima Clepa, sono stati annunciati 32mila tagli di posti di lavoro, «superando così il periodo peggiore della pandemia ed evidenziando che il maggiore impatto sull'occupazione è probabilmente ancora davanti a noi».

L'industria europea delle forniture automobilistiche si trova ad affrontare una fase assai complessa, con un impatto pesante sull'occupazione causato dal calo della domanda, dall'aumento dei costi di produzione e dal ritardo negli investimenti in nuove tecnologie. Il fatto stesso che la transizione verso la mobilità elettrica sia in una fase di stallo, con una serie di importanti investimenti produttivi di fatto bloccati o rimandati - si pensi,

solo per rimanere in Italia, alla Giga-factory di Termoli di ACC, la partnership industriale tra Stellantis, TotalEnergies e Mercedes - non fa che aggravare le potenziali ricadute sull'intera filiera e rallentare il processo di creazione di nuova occupazione collegato allo sviluppo di sistemi di mobilità elettrica e di ricarica. A pagare il prezzo più pesante in termini di posti di lavoro persi è la Germania mentre in Italia si stima che il calo possa attestarsi in questa fase su circa 7mila posizioni, il 10% di quei 70mila posti di lavoro che rappresentano il potenziale impatto della transizione in base allo scenario delineato da Clepa nello studio realizzato con Pwc Strategy. «Quello che emerge - commenta Marco Stella, presidente dei Componentisti in Anfia (imprese della filiera italiana) e vicepresidente di Clepa - è che l'indotto è in ritardo nella transizione tanto che dei 100mila nuovi posti di lavoro ipotizzati stimiamo ne siano nati solo un terzo». Una transizione inceppata, che deve fare i conti con la competitività delle imprese cinesi e con il rischio di perdita di valore aggiunto e quote di mercato per gli europei, a favore di Cina e low cost countries. In gran parte del settore, la redditività, evidenzia Clepa, rimane al di sotto della soglia del 5% necessaria a sostenere gli investimenti. «I margini operativi lordi sono in calo dal 2021, mettendo in dubbio la capacità del settore di finanziare gli investimenti necessari per una doppia transizione di successo» dice Clepa. Cala inoltre la quota in capo alle imprese europee nella creazione di valore globale del settore, dal 16,5% del 2019 al 14,6%. Come difendere allora l'industria europea dell'auto? «La strategia dei car maker in questa fase, interessati a ridurre i costi per preservare i margini, è comprensibile - commenta Stella - ma va arginata per difendere le competenze industriali. I dazi sono una

prima risposta, ci aiutano a prendere tempo, ma non bastano». La chiave è sostenere transizione e investimenti e valorizzare le produzioni europee introducendo, come già fanno Usa e Cina, meccanismi in grado di valorizzare il "Local Content". «Serve una strategia europea - evidenzia Marco Stella - a tutela delle filiere, in un'ottica non di breve ma di medio periodo».

La crisi di mercato, poi, che registra in Europa un gap di immatricolazioni del 20% rispetto al 2019 e vede in calo i volumi produttivi, contribuisce allo spostamento verso il low cost country delle forniture. La produzione di autoveicoli è rimasta stabile fino a inizio anno ma ora si registrano cali significativi in Germania (-7,3%), Francia, -21,7%, e Italia, -34,7%. Alix Partners fissa al 2026 il recupero dei volumi nell'auto a livello globale, sulla spinta della Cina, con l'Europa che cresce ma resta al 2030 ma resta con una produzione ridimensionata rispetto al pre-Covid, con 18,1 milioni di auto contro i 21,2 milioni del 2019. Su questo processo rischia di pesare la variabile legata al taglio medio delle emissioni (94 grammi di CO2 per chilometro) a cui i produttori europei sono obbligati dal 2025. L'Accea, a cui fanno capo le case costruttrici, quantifica il danno a carico dei car maker in 15 miliardi di multe e in una mancata produzione pari a 2,5 milioni di auto. Stellantis si smarca dalla strategia delle altre case e chiede di restare sui nuovi obiettivi di decarbonizzazione. «Il settore - sottolinea Stella - non può permettersi ulteriori contrazioni dei volumi legati alle scelte dei produttori per evitare le multe. Si tratta di un meccanismo che finirà per ricadere sulle imprese della filiera aggravando la situazione». Per Clepa è necessaria una correzione sulla normativa europea, l'apertura tecnologica negli standard sulla CO2 e strumenti di stimolo per economia e competitività.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MADE IN EUROPE

1,7 mln

Addetti dell'indotto auto

I fornitori auto in Europa impiegano direttamente 1,7 milioni di persone nell'intera area. Clepa rappresenta oltre 3mila aziende, dalle grandi multinazionali alle Pmi di cui ad esempio è ricca l'Italia. Il settore della componentistica è alle prese con una duplice transizione, tecnologica e sostenibile, investe oltre 30 miliardi l'anno in ricerca e sviluppo.



Auto. Il calo dei volumi produttivi Ue ha messo in grave crisi la componentistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



LA CRISI DEL SETTORE

Il piano di aiuti per l'auto che il governo ha tradito

Inapplicabile l'accordo in 20 punti definito a marzo. Anfia e sindacati chiedono interventi "Rischio licenziamenti"

di **Diego Longhin**

ROMA – Venti misure per rilanciare la produzione e l'indotto auto in Italia. Un piano articolato, messo a punto grazie al contributo di Anfia, l'associazione di categoria delle imprese della filiera, dei sindacati metalmeccanici e di Stellantis. Un piano che prima è finito nel dimenticatoio, visto che il ministro delle Imprese Adolfo Urso è da mesi che non convoca più riunioni del Tavolo Automotive, poi è stato rinnegato, dato che il governo ha tagliato le risorse del fondo.

Colpa anche della crisi del mercato, del peggioramento dei dati, sia di vendita sia di produzione, di Stellantis, gruppo che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubblica, e della scelta di Acc di mettere in stand-by la gigafactory di Termoli. L'impianto e alcune misure si sarebbero potute recuperare. «Non abbiamo più avuto notizie - sottolinea Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia - abbiamo provato anche a sollecitare l'avvio di alcuni interventi, prioritari, ma non abbiamo avuto reazioni». La scelta dall'esecu-

tivo Meloni di prosciugare il fondo automotive ereditato dal governo Draghi ha di fatto messo una pietra tombale sopra il piano: cancellati 4,6 miliardi sui quasi 6 ancora a disposizione. In pratica sono sparite le risorse che avrebbero dovuto rappresentare una solida base di partenza per il lancio tra il terzo e il quarto trimestre del 2024.

Misure che avrebbero potuto dare un sostegno al comparto nel 2025, un altro anno che si prospetta nero per l'auto. Ora Urso prova a correre ai ripari. Tira in ballo il collega dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, che sotto Draghi aveva stanziato i soldi e sotto Meloni se li è ripresi, ma è difficile che il governo possa reintegrare tutto ciò che ha tolto. E Urso dice che «tutti i soldi rimasti andranno alle imprese della componentistica».

Peccato che il piano, realizzato grazie alla collaborazione tecnica di AlixPartners, si sia ormai trasformato in un libro dei sogni. «Il tavolo al ministero non è più sufficiente - sottolinea Ferdinando Uliano, segretario della Fim-Cisl - c'è bisogno di un'interlocuzione ai massimi livelli, a Palazzo Chigi. Se non si interviene subito, già dai primi mesi del nuovo anno, saranno in scadenza molti ammortizzatori con il rischio reale, entro il 2025, di licenziamento di oltre 25 mila lavoratori».

L'ultima proposta di protocollo d'intesa, datata 18 marzo 2024. Nelle venti pagine di sintesi sono elencate le misure. Si parte con l'allocatione da parte di Stellantis dei modelli sulle piattaforme esistenti, cosa che Stellantis ha fatto, così come la definizio-

ne di attività diverse, il Circular Economy Hub oppure la produzione della nuova trasmissione per motori ibridi a Mirafiori. Si ipotizza poi la realizzazione di nuovi modelli grazie ad accordi di programma e all'intervento di Cdp e Invitalia per sostenere gli investimenti. Tra i punti per sostenere la produzione ci sono gli incentivi per l'acquisto di auto che premiano chi sceglie veicoli meno inquinanti e con componentistica europea. Sussidi saltati con il taglio del fondo.

Sul fronte competitività si ipotizza la nascita di una centrale di acquisti per abbattere i costi della filiera auto, la possibilità di acquisto di energia da fonti alternative e rinnovabili, oltre al varo di incentivi e agevolazioni per ridurre il costo. Previ- sta l'assunzione mirata di forza lavoro più giovane e con maggiori competenze grazie anche alla decontribuzione del costo del lavoro. Nel campo attrattività investimenti e tecnologia si considerano bonus per ammodernare gli stabilimenti o costruirne di nuovi, oltre a politiche di incentivo su investimenti di capitale, tra bonus e decontribuzione in linea con il modello inglese, e sui processi di aggregazione delle imprese. Altro elemento è il supporto alla ricerca sulle tecnologie chiave, tra IA e guida autonoma. Si prevedono progetti di riconversione per le imprese e nuovi ammortizzatori sociali, oltre a programmi di reinserimento dei lavoratori da aziende in crisi a imprese in via di sviluppo, passando anche per nuovi piani di formazione. Misure che sono ormai lettera morta.

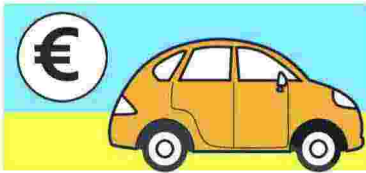
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le misure



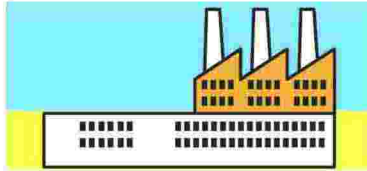
Costo energia

Taglio del costo dell'energia e creazione di una centrale acquisti unica per abbattere le spese



Incentivi acquisto auto

Previsti incentivi basati sul taglio delle emissioni e della quantità di componentistica europea



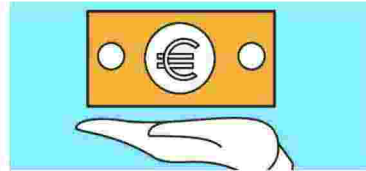
Indotto più forte

Bonus per gli investimenti in capitale e per favorire le aggregazioni di imprese



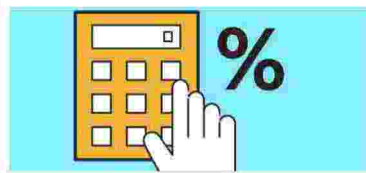
La copertina

La bozza del protocollo d'intesa del Tavolo Automotive



Ammortizzatori sociali

Necessari anche nuovi sistemi di cassa integrazione e fondi per sostenere l'occupazione



Agevolazioni fiscali

Prevista la decontribuzione del costo del lavoro e l'estensione di Transizione 4.0 e 5.0

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Trasporti-Italia.com



AUTO CAMION AUTOBUS TRENO NAVE AEREO LOGISTICA MOBILITÀ LAVORO



AD



Auto: nel 2023 gettito fiscale record da 77 miliardi

Il capitolo più oneroso del gettito fiscale è legato all'utilizzo dei veicoli



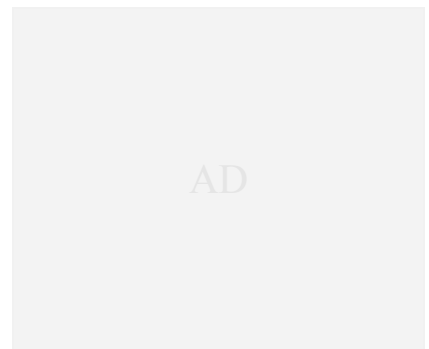
ERTILIA GIORDANO

2 NOVEMBRE 2024

Il settore automobilistico italiano potrebbe toccare un nuovo record di **carico fiscale** nel 2023, raggiungendo una cifra stimata di 77 miliardi di euro, in crescita dell'8,5% rispetto all'anno precedente.

A dirlo è **Anfia**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che ha recentemente presentato i dati aggiornati al 2022 e una proiezione per l'anno in corso. Nel **2022**, il gettito fiscale legato alla motorizzazione si è attestato a 71 miliardi di euro, registrando una leggera flessione dell'1,4% rispetto al 2021, una contrazione attribuita a specifici interventi e dinamiche di mercato.

“La riduzione del carico fiscale nel 2022 – ha commentato **Roberto Vavassori**,



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



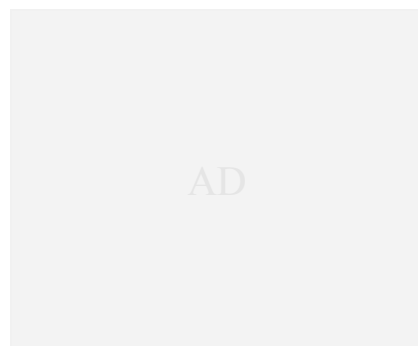
presidente di Anfia – non rappresenta una volontà di alleggerire la pressione fiscale sul settore. È piuttosto il risultato di fattori congiunturali, come la riduzione delle accise introdotta a partire da marzo per contenere l'aumento dei prezzi alla pompa causato dalla crisi energetica, e la contrazione del mercato delle auto, sia nuove che usate.”

Una pressione fiscale tra le più alte in Europa

L'incidenza del gettito fiscale proveniente dal settore automobilistico sul Prodotto Interno Lordo italiano si attesta al 3,6%, il valore più elevato tra i principali Paesi europei, la cui media si aggira attorno al 2,1%. Secondo **Anfia**, il peso della fiscalità sugli autoveicoli si distribuisce lungo tre principali momenti impositivi: **acquisto, possesso e utilizzo**, con quest'ultimo che rappresenta la quota maggiore.

Il capitolo più oneroso del gettito fiscale è legato all'**utilizzo dei veicoli**, che copre il 77,8% delle entrate tributarie del settore, raggiungendo i **55 miliardi di euro** (in flessione dell'1,4% rispetto al 2021). Questo dato include voci di prelievo come le accise sui carburanti, che da sole ammontano a 31,94 miliardi di euro, e l'Iva applicata ai servizi di manutenzione e riparazione, nonché all'acquisto di ricambi, accessori e pneumatici, per un valore complessivo di 12,27 miliardi, in crescita del 19,9% rispetto all'anno precedente.

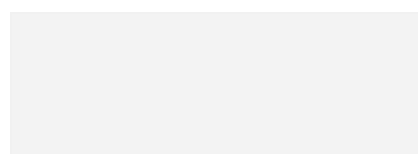
Acquisto e possesso: calo dell'IVA sulle immatricolazioni



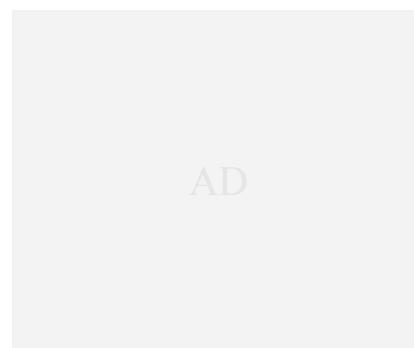
Al secondo posto per peso fiscale troviamo le imposte legate all'**acquisto** dei veicoli, che rappresentano il 12,1% del totale con un gettito di 8,56 miliardi, in calo del 5,8% rispetto al 2021. Questo risultato riflette il forte calo delle immatricolazioni di auto nuove, che nel 2022 hanno registrato un -9,7%, e una

riduzione delle vendite di auto usate pari al 10,1%. Anche la quota delle vendite ai privati è scesa, passando dal 61% al 56,7%, influenzando il gettito complessivo.

Il gettito derivante dal possesso del veicolo, ossia il **bollo auto**, costituisce il restante 10,1% del totale e ha fruttato allo Stato 7,17 miliardi nel 2022, con un aumento del 4,4% rispetto al 2021. Nonostante il calo nelle nuove immatricolazioni, questa voce è rimasta stabile, contribuendo in modo significativo al carico fiscale complessivo sul settore.



Le previsioni di **Anfia** per il 2023 confermano la tendenza al rialzo, con un impatto significativo sia sui consumatori che sulle aziende del



In AUTO

AUTO

Auto: nel 2023 gettito fiscale record da 77 miliardi

AUTO

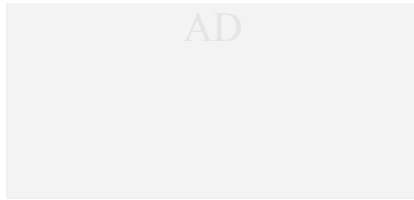
Ue: in vigore i nuovi dazi sulle auto elettriche cinesi

AUTO

Unasca: una settimana dedicata alla sicurezza dei bambini in auto

AUTO

Maltempo: come proteggere l'auto, ecco 10 consigli utili



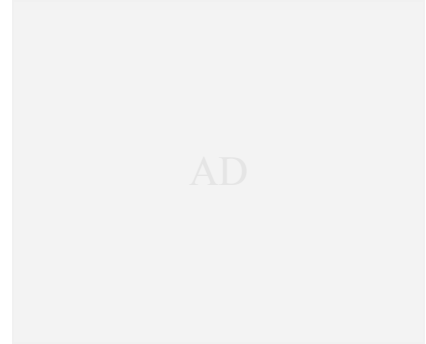
settore, alimentando un dibattito sul futuro della mobilità sostenibile e sulla necessità di politiche fiscali che accompagnano la transizione ecologica del settore.

AUTO

Autobesità: auto sempre più grandi e città in affanno



Continua a leggere



AUTO

Formula SAE Italy 2024, conclusa la XIX edizione, ecco i vincitori

Ecco i vincitori nelle classi elettriche, combustione termica, driverless e classe 3

AUTO

Formula SAE Italy, Anfia, gli atenei scendono in pista a Parma dal 4 all'8 settembre 2024

La sfida sportiva all'insegna del team working vede coinvolti 1600 studenti universitari delle facoltà di ingegneria provenienti da 19 paesi

AUTO

ANFIA, occorre un programma pluriennale del fondo automotive

ANFIA ha partecipato alla recente riunione convocata dal Ministro Urso. Presente alla Tavola Rotonda Automotive il Presidente ANFIA, Roberto Vavassori,...

CAMION

ANFIA: trend positivo per il mercato degli autocarri nei primi sei mesi del 2024

Il mercato degli autocarri prosegue nel suo trend di crescita, registrando un rialzo a doppia cifra. Per ANFIA questa tendenza...

AUTO

Mercato auto in frenata, a marzo 2024 -3,7%. In calo anche l'usato

Nel primo trimestre del 2024 i volumi complessivi si attestano a 451.261 unità, con una crescita del 5,7% rispetto a...



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

AUTO: POZZI, GREEN DEAL NEGA FUTURO INDUSTRIA, LAVORARE PER DIFENDERE SETTORE -2-

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 nov - A complicare la situazione c'è il difficile momento dell'industria, in Italia e in Europa, che potrebbe non essere transitorio, come molti sostengono. "Tutto ciò che sta accadendo oggi era prevedibile con buona approssimazione, non c'è nulla di sorprendente. La verità è che ci troviamo davanti a uno scollamento tra la nostra capacità di comprendere come funziona davvero il mondo in cui viviamo e le conseguenze delle nostre azioni nel lungo periodo", ha detto Pozzi, spiegando che qualunque scelta di sistema si faccia, non si può perdere di vista la sostenibilità nel tempo storico del connubio cultura e società che si è prodotto nel mondo moderno. "Le nostre sono società "manifatturiere" che hanno quindi la necessità di sviluppare una politica industriale orientata al lungo termine e basata sull'ideale di una crescita virtuosa. In tal senso l'impresa è centrale perché crea lavoro e la politica dovrebbe creare le condizioni affinché le stesse imprese possano intraprendere in modo etico e sostenibile", ha spiegato Pozzi, sottolineando che "negli ultimi decenni, tuttavia, non abbiamo tenuto conto dell'impatto a lungo termine di una serie di decisioni politiche prese: l'esempio della transizione elettrica nell'auto è emblematica. Cambiare il modello produttivo avrebbe richiesto di farlo in un tempo storico realistico e con un dialogo aperto con le imprese".

In questo contesto si inserisce anche il fatto che il piano per il rilancio della produzione e dell'indotto (20 misure messe a punto da Anfia, sindacati metalmeccanici e Stellantis con la collaborazione tecnica di AlixPartners), che era stato presentato a marzo al Mimit, non ha avuto grande seguito, tanto più che di recente il Governo ha tagliato le risorse del fondo automotive. "Non abbiamo più avuto notizie, abbiamo provato anche a sollecitare l'avvio di alcuni interventi, prioritari, ma non abbiamo avuto reazioni", ha detto a La Repubblica Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, spiegando che le misure avrebbero potuto dare un sostegno al comparto nel 2025, un altro anno che si prospetta nero per l'auto. "Il tavolo al ministero non è più sufficiente, c'è bisogno di un'interlocuzione ai massimi livelli, a Palazzo Chigi. Se non si interviene subito, già dai primi mesi del nuovo anno, saranno in scadenza molti ammortizzatori con il rischio reale, entro il 2025, di licenziamento di oltre 25 mila lavoratori", ha detto Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim-Cisl.

Ars

(RADIOCOR) 02-11-24 12:40:38 (0242) 5 NNNN

TAG



Urso: «Ridotti i fondi per incentivi auto, ora servono risorse UE. L'automotive è diventato il problema dell'Europa»

condividi l'articolo



«Sugli 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. Peraltro, 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.

ECONOMIA



LA PROPOSTA
Unrae, serve un piano auto pluriennale per aiutare transizione. Cardinali. "Il governo intervenga con un Dpcm dedicato»



IL DIALOGO
Ue, "in contatto con Pechino per una soluzione a dazi sulle auto elettriche made in Cina"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Chiederemo che vi sia una visione di piena neutralità tecnologica, perché l'elettrico non è una religione ma una tecnologia».

condividi l'articolo



Sabato 2 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 13:32 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Urso: «Ridotti i fondi per incentivi auto, ora servono risorse UE. L'automotive è diventato il problema dell'Europa»



Unrae, serve un piano auto pluriennale per aiutare transizione. Cardinali. "Il governo intervenga con un Dpcm dedicato»



Ue, "in contatto con Pechino per una soluzione a dazi sulle auto elettriche made in Cina"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari-McLaren, la battaglia continua: Piastri e Norris precedono Leclerc nelle qualifiche della gara Sprint



GP Brasile, qualifica Sprint: Piastri soffia la pole a Norris, bene Leclerc terzo davanti a Verstappen



WEC, Toyota monopolizza la prima fila della 8 Ore del Bahrain, McLaren imprevedibile in LMGT3

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Eicma 2024: 2100 brand e 770 espositori, torna a Milano dal 7 al 10 novembre. Magri: «Siamo storia della mobilità»



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A Termoli circa mille in Cassa integrazione, si attendono schiarite dal tavolo del 14 novembre

Convocato da Urso per discutere il nuovo accordo di sviluppo per l'automotive con l'azienda, le Regioni, l'Anfia e i sindacati, ancora in attesa della convocazione da parte del gruppo per capire come rimodulare la cassa integrazione

02/11/2024 Domenico Lusi, montaggio Paolo Fagliarone

Mentre i circa mille lavoratori delle unità Gse e Fire proseguono il loro periodo di cassa integrazione - prorogato pochi giorni fa fino al primo dicembre - a Termoli, come negli altri stabilimenti italiani del gruppo Stellantis, si attendono novità dal tavolo tra sindacati, azienda, ministero delle Imprese e del Made in Italy, **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e Regioni sede di stabilimenti produttivi convocato per il 14 novembre a Roma dal ministro Urso.

L'incontro servirà a discutere con Stellantis dell'accordo di sviluppo per il settore automotive in Italia che dovrà fissare le risorse a sostegno di imprese e famiglie e della transizione del comparto. Il tutto alla luce dei tagli da 4 miliardi e mezzo del fondo automotive previsto dalla manovra in discussione in Parlamento dove, nell'ultima audizione su Stellantis - disertata

dal presidente del gruppo John Elkann - è stato ribadito che lo stop alla gigafactory di Termoli rischia non solo di far fallire la riconversione dello stabilimento di Rivolta del Re, ma di mettere in crisi la transizione dell'intero comparto automotive italiano, con pezzi di filiera che potrebbero finire all'estero.

Intanto i sindacati restano in attesa dell'incontro con l'azienda chiesto per ridiscutere l'attuale utilizzo della cassa integrazione. Per i rappresentanti dei lavoratori servono strumenti di gestione diversi, perché con l'attuale Cig ogni mese i dipendenti perdono in busta paga circa mille euro al mese netti, una situazione non più sostenibile.

Tag 14 novembre tavolo stellantis Cig cassa integrazione
Termoli e basso Molise Campobasso Isernia stellantis
sindacati Ministero imprese e Made in Italy



EDITORIALE

AUTO, IN GIOCO
C'È MOLTO DI PIÙ
DI UN SETTORE
IN CRISI

» Aldo Tagliaferro

Quella che si chiude oggi è probabilmente la settimana più drammatica vissuta dall'industria dell'automotive nella sua storia. A ogni latitudine. Volkswagen, l'orgoglio dell'industria tedesca, ha annunciato lunedì la chiusura di tre stabilimenti e

il taglio del 10 per cento degli stipendi, Audi si è poi vista costretta a dismettere la fabbrica di Bruxelles per mancanza di ordini di auto elettriche; dall'altra parte dell'Atlantico la Ford ha messo a bilancio il crollo del 26% degli utili nel terzo trimestre ridimensionando le stime per il 2024. A casa nostra va anche peggio: il governo italiano a sorpresa

ha tagliato di 4,6 miliardi di euro il Fondo Automotive creato da Draghi nel 2022 (peraltro già sforbiciato in corso d'opera) e nel tagliare i fondi per la riconversione del settore il governo spiega con il ministro Adolfo Urso di volerli dirottare «sul fronte degli investimenti produttivi», formula piuttosto generica che non lascia intendere quali azioni

siano previste in concreto. Quanto a Stellantis, John Elkann si è addirittura rifiutato di recarsi in Parlamento per raccontare i disastri del Gruppo in commissione, e infine sul fronte della filiera il 12% delle aziende di componentistica - secondo l'Osservatorio Anfia - sta valutando l'uscita dal settore. Peggio di così è difficile.

Segue a pagina 39

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

SEGUE DALLA PRIMA

AUTOMOTIVE, IN GIOCO C'È MOLTO DI PIÙ DI UN SETTORE IN CRISI

di Aldo Tagliaferro

Venerdì è arrivato l'ultimo dato: l'unico Paese ad aver già fornito i dati di mercato di ottobre - la Francia - segnala un'eloquente frenata dell'11,1%.

Da qualsiasi parte la si guardi la crisi del settore è drammatica, in particolare in Europa di fronte al flop (almeno finora) dell'elettrico e, ammettiamo con disincantato cinismo, soprattutto in Italia dove ormai si contano più ore di cassa integrazione che veicoli prodotti.

Ce lo siamo già detti: la gravità del momento è un micidiale cocktail di ingredienti indigesti e non si spiega solo con l'approccio di Bruxelles alla transizione: dogmatico, errato nella tempistica, sciagurato nell'aver ignorato il principio di neutralità tecnologica.

L'aumento sproporzionato dei costi e le difficoltà di approvvigionamento nella catena di fornitura in un mondo sempre meno stabile colpiscono infatti anche fuori dall'Europa.

Il problema non è solo quello di sostenere un settore in crisi. Dietro i cahiers de doléances dei numeri negativi si celano diversi effetti collaterali, solo apparentemente secondari, su cui è bene riflettere perché in gioco c'è molto più dell'automotive. Due ci toccano da vicino: intanto di fronte al coma profondo

dell'automotive tedesco il governo di Berlino non può restare con le mani in mano e potrebbe pensare a politiche di reshoring della filiera della componentistica per tamponare l'emorragia. A quel punto per noi sarebbero dolori perché la Germania pesa per oltre il 30% ed è il nostro primo mercato di sbocco della filiera.

Punto numero due: il carico fiscale dell'automobile supera abbondantemente i 70 miliardi di euro, un'entrata vitale per i nostri conti pubblici e difficilmente sostituibile.

C'è poi un ulteriore aspetto che mette in pericolo tutta l'Europa: le chiusure a raffica degli stabilimenti continentali sono estremamente pericolose anche perché i cinesi, ai quali abbiamo già gentilmente apparecchiato la tavola imbandita dell'elettrico, sono alla porta con la valigetta piena di dollari pronti a occupare quegli spazi. Sarebbe l'ultimo step per scardinare dall'interno il settore dell'automotive ed eludere i dazi fino al 35,3% approvati in via definitiva martedì scorso sulle importazioni delle auto elettriche cinesi in risposta ai maxi sussidi sleali elargiti da Pechino.

Urge una risposta coordinata a livello continentale, una sorta di NextGenerationEu dell'automotive, per assicurare un futuro a un settore che da solo vale 13 milioni di posti di lavoro.

L'Osservatorio sulla componentistica

E la filiera italiana ora trema, serve M&A

di RITA QUERZÈ

«**M**a quale made in Germany! Il 30% delle auto tedesche è fatto con componenti italiani». È questo che — con un certo orgoglio — hanno sempre rivendicato i componentisti italiani. Adesso, con Volkswagen che valuta di chiudere tre stabilimenti, quello che era punto di forza è diventato fattore di incertezza a dir poco. Anche perché nello stesso tempo l'unico produttore di veicoli a marchio proprio in Italia — parliamo di Stellantis — non se la passa benissimo (-27% i ricavi nel terzo trimestre).

E mentre le nubi cariche di pioggia avanzano, il governo ha chiuso l'ombrello. Cioè ha prosciugato il fondo dedicato all'automotive sottraendogli 4,6 miliardi da girare alla difesa.

Mercoledì scorso a Torino, alla presentazione dell'Osservatorio sulla componentistica italiana e sui servizi per la mobilità, si respirava aria pesante. Le previsioni per il 2024 parlano di un taglio al giro d'affari del settore del 32%. Addirittura un terzo. Gli ordini provenienti dal mercato interno sono in calo del 40% e quelli esteri del 30. Il 34% delle imprese sta cambiando modello di business: diverse guardano al settore aerospaziale che richiede tecnologie simili all'automotive, ma ci sarà posto per tutti?

Molti sono convinti che lo stop al motore endotermico al 2035 in realtà non sia rinviabile.

Di certo lo è Corrado La Forgia, vice presidente di Federmeccanica e ceo di Vhit-Weifu, gruppo a maggioranza cinese. Che provoca: «Il governo ha tagliato i fondi. Adesso non ci sono i soldi ma le idee chiare su dove vogliamo andare come Paese in questo settore non ci sono mai state. Invece una politica industriale è la base di tutto». Dice Marco Stella, vicepresidente Anfia e ceo di Duerre Tubi Style group di Modena: «In Europa bisogna battersi per ottenere una deroga per l'automotive alla normativa sugli aiuti di Stato. E in Italia abbiamo bisogno di altri produttori di veicoli oltre a Stellantis, purché si avvalgano dei componentisti italiani e non vengano semplicemente qui ad assemblare per aggirare l'ostacolo dei dazi». Più la tempesta si avvicina e più diventa chiaro che non basta nascondersi dietro i capri espiatori della concorrenza cinese e della transizione elettrica voluta di Bruxelles. L'Italia dell'automotive ha iniziato a perdere competitività una trentina d'anni fa.

«La Cina decise nel 2008 che sarebbe transitata verso l'elettrico per avere minore dipendenza dalla nostra tecnologia — dice Silvio Angori, presidente del gruppo Car design e engineering di Anfia ma anche ceo e direttore generale di Pininfarina —. Diciamoci la verità: non abbiamo capito dove si stava andando. Ora abbiamo bisogno di operazioni di sistema che favoriscano l'aggregazione delle imprese. Solo così potremo stare al gioco della competizione globale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quest'anno nel settore è previsto un taglio del giro d'affari del 32%, le richieste di pezzi sono scese del 30-40%



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il dialogo tra il governo e la nuova Confindustria era partito in discesa, ma rischia di chiudersi per gli incidenti di percorso. Pontieri cercansi

di DARIO DI VICO

FONDO AUTO, ACE, IRES QUANTO RESISTERÀ L'ALLEANZA ORSINI-MELONI?

Il dialogo tra il governo guidato da Giorgia Meloni e la nuova Confindustria di Emanuele Orsini era iniziato con ottimi presupposti. L'assemblea annuale degli imprenditori italiani era stata una sorta di passerella per la premier che aveva potuto sciorinare un discorso di tre quarti d'ora nel quale si era potuto intravedere un grande incoraggiamento agli uomini del fare, condito da una serie di valutazioni comuni. Orsini, dal canto suo, non aveva nessun motivo per introdurre elementi di dissonanza: tutto sommato fregiarsi della reputazione di interlocutore stretto di un governo — di fatto senza alternative — equivaleva di per sé a una medaglia di buon conio. Utile a un presidente al debutto sulla grande arena politico-mediale. Per di più Orsini trovava nell'occasione anche il modo di correggere la posizione di Confindustria, che in precedenza aveva scandito i rapporti con i governi con una serie di interviste puntute dell'ex presidente Carlo Bonomi.

A cementare, o comunque ad avvicinare, le posizioni di Confindustria ed esecutivo aveva fatto il suo anche il fitto cahier de doléances nei confronti di Bruxelles compilato e offerto da Orsini ai suoi colleghi convenuti a Roma per ascoltarlo. Fin qui l'assemblea e tutto sommato anche dopo: per qualche settimana si è andati avanti così, con il neo-presidente impegnato nel tradizionale tour di assemblee associative in giro per l'Italia e sempre pronto a una dichiarazione polemica verso le scelte della Ue.

Roma-Bruxelles

Esternazioni che nel doppio binario di comportamenti sull'asse Roma-Bruxelles scelto da Giorgia Meloni non potevano che farle piacere, dimostrando come una serie di rilievi mossi alle autorità comunitarie non fossero solo frutto di una postura politico-sovranista di Palazzo Chigi, ma largamente condivisi da settori della società civile italiana.

Non ci fosse stata di mezzo la manovra di bilancio probabilmente il format dell'abbinata Confindustria-governo sarebbe andato in onda per un po', emendato tutt'al più da qualche mossa tattica. Come quella di giocare d'anticipo e alle prime avvisaglie di una finanziaria lacrime-e-sangue annunciate dal ministro Giancarlo Giorgetti mettere a disposizione, da parte di Orsini, un robusto taglio volontario di incentivi alle imprese.

Le cose però sono andate diversamente da quanto previsto in regia, a cominciare da una decisione del governo che arrecava più di un dispiacere ai confindustriali, ovvero la soppressione dell'Ace per finanziare la riforma dell'Irpef a favore dei redditi medio-bassi. Il peggio però sarebbe venuto più avanti ed è cronaca dei nostri giorni. Ed è cronaca di una serie di iniziative partite dal basso o da singole associazioni. A iniziare dai costruttori di macchine utensili da cui ha preso il via un'iniziativa via via più pressante sui limiti del provvedimento Transizione 5.0 (finanziato dal Pnrr e quindi extra-manovra), con-

siderato estremamente farraginoso e insieme troppo ristretto nel timing. Poi lo stesso presidente Orsini, per recuperare lo schiaccio dell'Ace, ha cominciato a veicolare l'idea (molto popolare tra gli associati) di una Ires cosiddetta premiale per favorire gli investimenti.

Intanto la Federchimica nella sua assemblea alzava la voce contro il costo del gas «quattro volte superiore ad altre aree» e proponeva compensazioni ai costi indiretti della Co2 fino al 70%.

Un carico l'aggiungeva Assonime, un'associazione estranea al perimetro confindustriale ma molto considerata nell'ambito dell'establishment, sollevando dure critiche all'articolo 112 della manovra che prevede la designazione di un rappresentante del Mef nei collegi sindacali delle imprese che hanno goduto di incentivi pubblici. Infine, i fuochi di artificio del Fondo Automotive: è stata l'Anfia a insorgere contro la sforbiciata di 4,55 miliardi al fondo gestito dal Mimit per affrontare la profonda crisi del settore.

La somma di tutti questi piccoli incidenti — se vogliamo chiamarli così — non ha generato scene madri o interviste al vetricolo, ma sta sottoponendo a uno stress test quel dialogo industriali-governo di cui abbiamo ampiamente parlato. Ed è facile capire il perché.

Se su Transizione 5.0 l'esecutivo sta cercando di migliorare le aliquote e venire incontro almeno a parte delle questioni sollevate dall'Ucimu (per il timing bisognerà avere il consenso di Bruxelles), sul-

l'Ires premiale il muro di Giorgetti è di quelli difficili da abbattere. Troppo costosa, dicono al Mef, perché nello schema Orsini dovrebbe passare dal 24 al 19% per almeno due-tre anni per favorire investimenti, welfare e produttività. Il vice-ministro Valentino Valentini ha dichiarato di apprezzare l'idea di Orsini ma non ha potuto che rimandare la decisione al dicastero di Via XX Settembre.

Collegi e motori

Sui rappresentanti del Mef nei collegi sindacali il confronto deve ancora svilupparsi a pieno, ma se dovesse diventare legge riguarderebbe una miriade di soggetti e sarebbe secondo Assonime «una intromissione dello Stato nell'industria privata». Non si capisce nemmeno come il Mef potrebbe mobilitare tante risorse umane da inserire nelle aziende che abbiano usufruito di almeno 100 mila euro di incentivi. In attesa di sviluppi sul fronte della cronaca si possono registrare le perplessità del ministro Antonio Tajani, ma è presto per capire come verrà sbrogliata la

matassa. E se Giorgetti farà marcia indietro visto il carattere simbolico (pago e voglio controllare) del provvedimento.

Il vero casus belli però riguarda il taglio del Fondo Automotive, giudicato dagli industriali incomprensibile in una fase in cui i giornali sono pieni di resoconti sulla crisi parallela di Stellantis e Volkswagen.

Creato dal governo Draghi, il fondo dovrebbe essere asciugato per stornare le risorse a favore degli investimenti per la difesa e quindi si tratta di una scelta molto impegnativa da parte del governo. Che trascende i dettagli tecnici tipici dei dossier della Ragioneria.

Il taglio si dovrebbe concentrare sugli incentivi alla domanda e il Pd lo ha anche interpretato come una sorta di commissariamento del ministro Adolfo Urso da parte del Mef. Di sicuro Urso, impegnato da mesi in una tavola di crisi sull'automotive partito addirittura con l'obiettivo di produrre un milione di vetture in Italia, si trova a fronteggiare quell'impegno ad armi spuntate e a fare i conti con una ferrea

alleanza Confindustria-sindacati, entrambi allarmati da una scelta che pare letale per l'industria dell'automotive.

Di carne sul fuoco ce n'è dunque abbastanza. Potremmo aggiungere che i contratti di sviluppo verranno tagliati e, non ultimo, ricordare come il Piano Casa — indicato come una delle scelte qualificanti della presidenza Orsini — non faccia con il testo della manovra grandissimi passi in avanti. Ma si limiti, per ora, a prevedere una detassazione dei fringe benefit destinati a pagare gli affitti fino a 5 mila euro annui per i nuovi assunti.

La domanda che ne deriva a questo punto è fin troppo semplice: reggerà l'alleanza Meloni-Orsini alla prova di tutti questi incidenti di percorso? Oppure la manovra si rivelerà, con la sua inemendabilità, una camicia troppo stretta per le ambizioni di quella costruenda alleanza?

Una prima risposta verrà dalla cronaca spicciola già nei prossimi giorni e comunque un incontro formale governo-industriali è previsto a calendario per il 13 novembre. Pontieri cercansi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4,55

Miliardi di euro

Il taglio annunciato dal governo al Fondo Automotive, gestito dal ministero delle Imprese e del Made in Italy, che ha provocato le proteste dell'Anfia

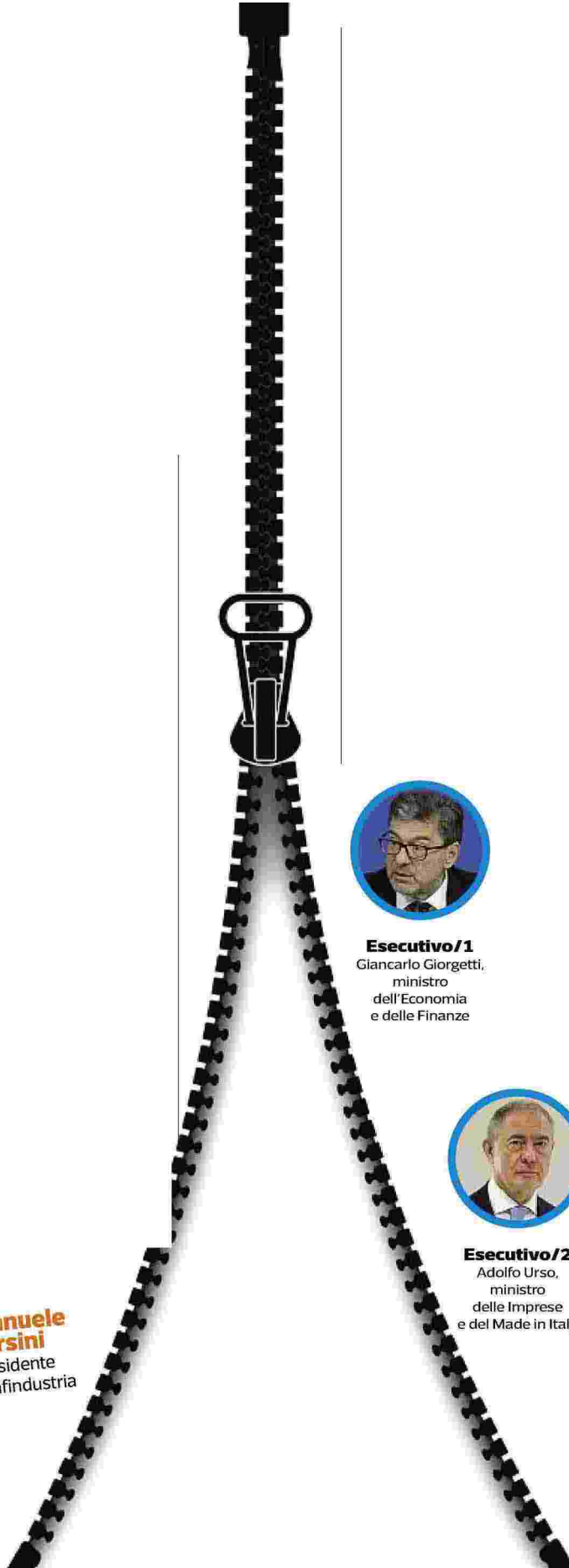
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Emanuele Orsini
Presidente
di Confindustria



Esecutivo/1
Giancarlo Giorgetti,
ministro
dell'Economia
e delle Finanze



Esecutivo/2
Adolfo Urso,
ministro
delle Imprese
e del Made in Italy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, Anfia: nei primi sette mesi +6% import di veicoli in Italia, giù le esportazioni (-16,5%)

TELEBORSA

 Pubblicato il 04/11/2024
 Ultima modifica il 04/11/2024 alle ore 12:29


Nei primi sette mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,0% rispetto ai primi sette mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +5,5% e

+9,3%). Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sette mesi del 2023, -16,5%: il **valore dei veicoli industriali**, nel periodo analizzato, 2024 cala del 4,3%; le **autovetture esportate**, invece, sono in calo del 20,7%. Sono alcuni dei dati contenuti nel focus **Anfia** dedicato al trade automotive.

Il saldo è negativo per circa 11,3 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa **877 milioni** per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,4% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio giugno del 2024, il 59,7% del totale. Tra i paesi di **destinazione extra europei**, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (19,4%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 6,7%, che l'export, dello 0,8%, con un saldo positivo di circa 4,1 miliardi di euro (era di 3,4 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 79,0% del valore dell'import e il 78,9% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'**Asia**, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il **Nord America**: 9,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

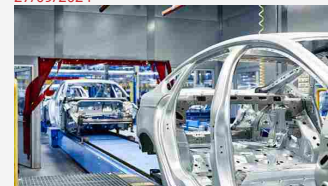
(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

27/09/2024



Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024

13/09/2024

Frenata estiva per gli autocarri, Anfia: superare politiche pubbliche discontinue

19/09/2024

ANFIA, Mercato auto UE: ad agosto calo del 16,5% rispetto al 2023

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

04/11/2024

Partnership pubblico-privato per un benessere equo e sostenibile: Generali al VII Forum Mondiale dell'OCSE...

04/11/2024

Iren, Ambrosetti, Materie prime: con 1,2 miliardi di investimenti ridotta di un terzo la dipendenza...

04/11/2024

SYS-DAT acquisisce il 100% di Glam e Glam Digital Lab

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto: in calo le immatricolazioni a Ottobre 2024

Crescono i passaggi di proprietà dell'usato

TELEBORSA

 Pubblicato il 04/11/2024
 Ultima modifica il 04/11/2024 alle ore 19:22


Il settore automobilistico italiano chiude **ottobre 2024 con segnali contrastanti**. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che le immatricolazioni di auto nuove si attestano a **126.488 unità, in calo del 9,1% rispetto allo stesso mese del 2023 (139.078 unità)**.

A livello cumulativo, i primi dieci mesi dell'anno registrano un **aumento marginale dell'1% nelle vendite di auto nuove, con un totale di 1.328.663 unità vendute**.

"Ad ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno - afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una **situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione** - segnatamente dell'energia - in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Richiediamo ulteriormente che, a partire dal prossimo incontro del **tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre**, si metta mano all'agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi".

Il **settore automobilistico italiano** deve anche fronteggiare costi energetici elevati e investimenti rallentati nelle nuove tecnologie. Secondo ANFIA, il taglio delle risorse previsto per il **fondo automotive nella legge di bilancio 2025** rischia di aggravare ulteriormente la situazione.

Nonostante il calo nel nuovo, **il mercato delle auto usate mostra un trend positivo**: i trasferimenti di proprietà hanno raggiunto quota 545.234 ad ottobre 2024, con un incremento del 10,25% rispetto alle 494.553 unità del 2023.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

22/10/2024



Auto, Acea: immatricolazioni UE ancora in calo, Stellantis fa peggio del mercato

19/09/2024

Immatricolazioni auto Ue, Acea: agosto -18%, crolla l'elettrico -44%

19/09/2024

ANFIA, Mercato auto UE: ad agosto calo del 16,5% rispetto al 2023

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

04/11/2024

Prevalgono le vendite a New York. Focus su elezioni e Fed

04/11/2024

Povertà energetica, 40% famiglie guarda a strategie risparmio su bollette: lo Studio Ipsos

04/11/2024

OVS, rilevate azioni proprie per oltre 1,1 milioni di euro

04/11/2024

Complessivamente, il mercato ha raggiunto le 671.722 unità vendute nel mese, di cui solo il 18,83% riguarda veicoli nuovi, mentre l'81,17% è rappresentato da auto usate.

Sul fronte delle alimentazioni, ottobre registra un calo generalizzato per tutte le tipologie di veicoli: **le auto a benzina scendono del 10%, le diesel del 19,8% e le ibride ricaricabili BEV e PHEV subiscono una contrazione del 19%. I SUV mantengono una quota rilevante, coprendo il 55,2% delle immatricolazioni di ottobre, con una diminuzione del 5,8% rispetto al 2023.**

In questo scenario, **Stellantis** si conferma leader di mercato con il 25,3% di quota, anche se registra un calo del 27,8% nelle vendite di ottobre. **Fiat Panda** resta l'auto più venduta in Italia, seguita nella classifica da **Jeep Avenger** e **Peugeot 208**. Il mercato dell'usato, invece, segna un risultato positivo con una crescita del 6,6% nei primi dieci mesi del 2024.

Ad ottobre, secondo l'**ISTAT**, è calata la fiducia dei consumatori e delle imprese, e l'inflazione ha registrato una leggera accelerazione (+0,9% annuo). Sul fronte energetico, continua il calo dei prezzi dei combustibili, anche se il costo della benzina è in leggera risalita. ANFIA sollecita **interventi mirati** e il ripristino delle risorse del fondo automotive per sostenere il settore e contrastare i costi di produzione e l'incertezza generata dagli obiettivi europei del Green Deal.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Servizio a cura di **teleborsa**

Mediocredito Centrale, DBRS
migliora trend da stabile a
positivo

> 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?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

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.

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Mercato auto: in calo le immatricolazioni a Ottobre 2024



Crescono i passaggi di proprietà dell'usato

4 novembre 2024 - 19.27

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il settore automobilistico italiano chiude ottobre 2024 con segnali contrastanti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che le immatricolazioni di auto nuove si attestano a **126.488 unità, in calo del 9,1% rispetto allo stesso mese del 2023 (139.078 unità)**. A livello cumulativo, i primi dieci mesi dell'anno registrano un **aumento marginale dell'1% nelle vendite di auto nuove, con un totale di 1.328.663 unità vendute**.

"Ad ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno – afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una **situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione – segnatamente dell'energia – in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Richiediamo**

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	41.853	-0,47%
FTSE 100	8.184	+0,09%
FTSE MIB	34.541	-0,39%
Germany DAX	19.148	-0,56%
Hang Seng Index*	20.506,43	+0,93%
Nasdaq	18.258	+0,10%
Nikkei 225	38.053,67	-2,63%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ulteriormente che, a partire dal prossimo incontro del tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi".

Il settore automobilistico italiano deve anche fronteggiare costi energetici elevati e investimenti rallentati nelle nuove tecnologie. Secondo ANFIA, il taglio delle risorse previsto per il fondo automotive nella legge di bilancio 2025 rischia di aggravare ulteriormente la situazione.

Nonostante il calo nel nuovo, il mercato delle auto usate mostra un trend positivo: i trasferimenti di proprietà hanno raggiunto quota 545.234 ad ottobre 2024, con un incremento del 10,25% rispetto alle 494.553 unità del 2023. Complessivamente, il mercato ha raggiunto le 671.722 unità vendute nel mese, di cui solo il 18,83% riguarda veicoli nuovi, mentre l'81,17% è rappresentato da auto usate.

Sul fronte delle alimentazioni, ottobre registra un calo generalizzato per tutte le tipologie di veicoli: le auto a benzina scendono del 10%, le diesel del 19,8% e le ibride ricaricabili BEV e PHEV subiscono una contrazione del 19%. I SUV mantengono una quota rilevante, coprendo il 55,2% delle immatricolazioni di ottobre, con una diminuzione del 5,8% rispetto al 2023.

In questo scenario, Stellantis si conferma leader di mercato con il 25,3% di quota, anche se registra un calo del 27,8% nelle vendite di ottobre. Fiat Panda resta l'auto più venduta in Italia, seguita nella classifica da Jeep Avenger e Peugeot 208. Il mercato dell'usato, invece, segna un risultato positivo con una crescita del 6,6% nei primi dieci mesi del 2024.

Ad ottobre, secondo l'ISTAT, è calata la fiducia dei consumatori e delle imprese, e l'inflazione ha registrato una leggera accelerazione (+0,9% annuo). Sul fronte energetico, continua il calo dei prezzi dei combustibili, anche se il costo della benzina è in leggera risalita. ANFIA sollecita interventi mirati e il ripristino delle risorse del fondo automotive per sostenere il settore e contrastare i costi di produzione e l'incertezza generata dagli obiettivi europei del Green Deal.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,09

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il rapporto **ANFIA** evidenzia un settore dell'Industria Automotive in trasformazione, impegnato a fronteggiare sfide strutturali e normative

Share on:     

di **Donato D'Ambrosio**   4 Novembre 2024 - 10:39

La più recente edizione dell'*Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità*, frutto della collaborazione tra [la Camera di commercio di Torino](#) e **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ha portato alla luce **le dinamiche e le sfide** che il **settore automobilistico affronta in Italia** e, in particolare, in Piemonte, la prima regione in Italia per fatturato, come abbiamo raccontato [nel 4° Aftermarket Report di SICURAUTO.it](#). Nonostante le difficoltà globali, l'industria automotive italiana continua a rappresentare un pilastro economico importante per il Paese, ma il **ban dal 2035 all'orizzonte** ha spinto molte aziende a **pianificare un cambiamento strategico**.

ECONOMIA E OCCUPAZIONE NELL'AUTOMOTIVE ITALIA NEL 2023

Il settore della **componentistica automotive in Italia** comprende **2.135 imprese**, che **nel 2023** hanno generato un **fatturato** complessivo di circa **58,8 miliardi di euro**, impiegando 170.000 addetti. Nonostante una crescita del giro d'affari del +3,1% rispetto al 2022, il tasso di incremento – secondo i dati presentati – è risultato più contenuto rispetto al passato, evidenziando una manifestazione dell'incertezza economica globale del settore.

La crescita del **fatturato** ha riguardato in particolare gli **operatori specializzati** in:

Engineering & Design (E&D), +14,3%;

motorsport, +11,7%;

Sul fronte occupazionale, sebbene la situazione



Connettività, elettrificazione e sostenibilità: cosa può sfruttare già l'IAM?

Ultime notizie



Pedone investito in diretta: l'intervista a Marco Bucci finisce male



Industria Automotive: il 34% delle imprese guarda fuori dall'UE



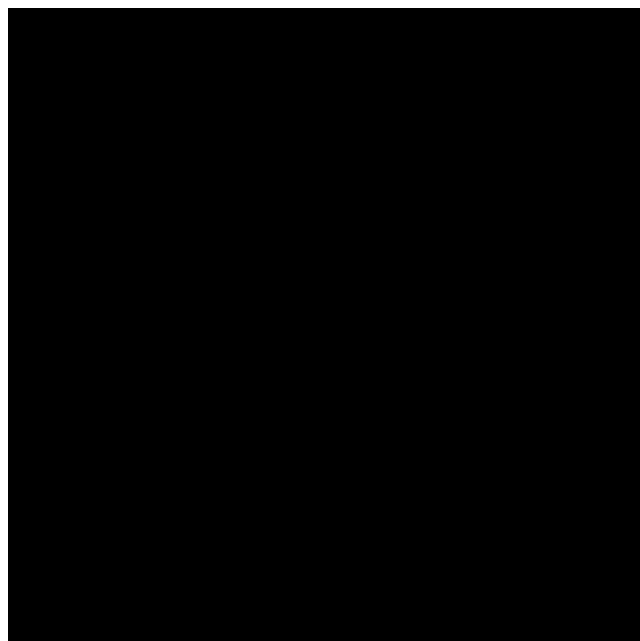
L'aftermarket indipendente tra sfide normative, tecnologiche e generazionali

generale sia stabile, il settore **E&D** e il **motorsport** hanno mostrato un incremento significativo del numero di **addetti** (+21,3% e +10,1%), mentre i sistemisti e modulisti hanno visto una contrazione dell'8,5%. Non solo, la **catena dei sub-fornitori** ha registrato una flessione, con **cali dell'11,3%** per i subfornitori **generici** e del **5,4%** per quelli delle lavorazioni **specifiche**.

Un sondaggio condotto su un campione di **438 imprese italiane** tra marzo e maggio 2024, ha rivelato anche il **sentiment** attuale del settore, **l'orientamento e quali prospettive** hanno all'orizzonte le industrie dell'automotive in Italia. L'indagine ha posto particolare attenzione alla scadenza del 2035, anno in cui l'Unione Europea prevede [lo stop alle vendite di nuove automobili con motore endotermico](#). Di fronte a questa trasformazione epocale:

il **34% delle imprese** italiane ha indicato **l'intenzione di modificare il proprio modello di business**, con il 21% che punta a mantenere la produzione di **componentistica per motori a combustione** interna per mercati **extra UE** e il 15% che si sta orientando verso l'elettrico e l'idrogeno;

il **12% delle aziende** ha dichiarato di valutare **l'uscita dal settore** per diversificare in altri ambiti industriali.



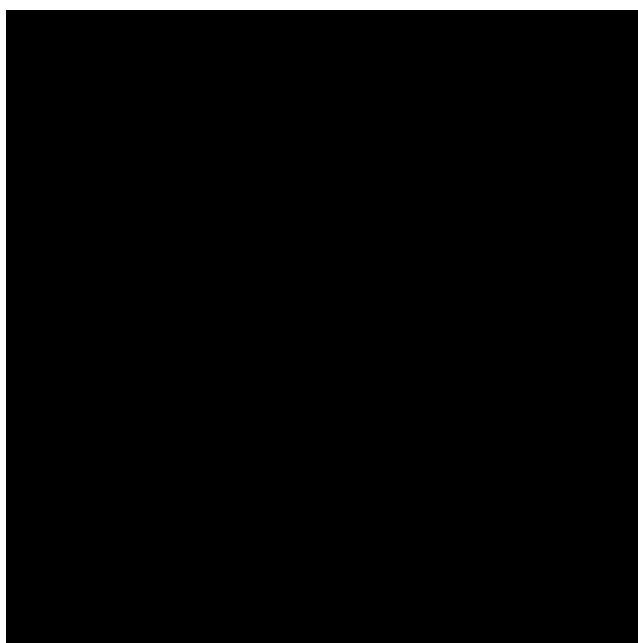
TREND TECNOLOGICI E INNOVAZIONE

NELL'AUTOMOTIVE MADE IN ITALY

L'industria della componentistica italiana dimostra un'ampia capacità di adattamento e innovazione.

L'84% delle imprese si dedica alla produzione di **componenti destinati a veicoli** di ogni tipo, indipendentemente dal sistema di alimentazione, mentre **il 16,4%** è già focalizzato sulla produzione **per veicoli elettrici e sulle infrastrutture di ricarica**. La partecipazione a progetti per nuovi **powertrain ibridi ed elettrici**, pur in calo rispetto agli anni precedenti, rimane comunque rilevante, rispettivamente **al 26,7% e al 23,6%**.

Il **rapporto ANFIA** evidenzia inoltre la crescente attenzione verso l'impiego di **tecnologie per la riduzione delle emissioni e l'alleggerimento dei veicoli**, area che ha coinvolto il 24,1% delle imprese. L'impegno per l'innovazione è confermato anche dalla propensione alla cooperazione in **progetti di ricerca e sviluppo**, con il **45% delle aziende** che ha già avviato o prevede di avviare collaborazioni, soprattutto con realtà piemontesi, ma anche con partner lombardi ed emiliani.



FATTURATO DA CASE AUTO IN CALO, L'EXPORT ELEMENTO CHIAVE

Le **relazioni con** i colossi automobilistici, in particolare **Stellantis e Iveco**, rimangono un aspetto cruciale per molte imprese: nel 2023, **il 69,4% delle aziende italiane** ha avuto rapporti

commerciali con queste due realtà, percentuale che sale al **78,5% in Piemonte**. Tuttavia, la dipendenza da queste collaborazioni, misurata in termini di quota di fatturato superiore al 50%, è diminuita rispetto al 2021.

Le **esportazioni** rappresentano una **componente chiave per l'economia** del settore, con il **79,4% delle aziende** che vende i propri prodotti all'estero, generando il 46,2% del fatturato complessivo. Tuttavia, anche in questo caso si rileva un lieve calo rispetto agli anni precedenti.

ATTENZIONE CRESCENTE ALLA SOSTENIBILITA'

L'Osservatorio ha anche messo in luce la crescente sensibilità delle imprese automotive verso **la sostenibilità e la responsabilità sociale**:

il **78%** delle aziende ha già adottato **politiche ambientali**;

l'83% ha implementato iniziative in **ambito sociale**;

il **72%** si è concentrato sul miglioramento della **governance**;

Tra le misure più adottate figurano la **gestione dei rifiuti non pericolosi e l'uso di energia rinnovabile**, indicatori di una chiara direzione verso modelli di business più sostenibili.

[#ANFIA](#) [#INDUSTRIA](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



VIDEO DEL GIORNO
Elezioni americane, Cardi B: "Credo in Kamala Harris, votiamola"

LA CRISI DELL'AUTO

Da tre mesi non si vendono quasi più auto nuove: "Notizie da bollettino di guerra"

A ottobre in Italia sono state immatricolate 126.488 auto, il 9,05% in meno dello stesso mese dell'anno scorso

C.D.

04 novembre 2024 19:20



Foto di repertorio (LaPresse)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Prosegue senza sosta il calo delle immatricolazioni auto, certificando la crisi del settore ormai evidente non solo in Italia ma anche in Europa, con [Volkswagen](#) in primis. I dati diffusi dal ministero dei Trasporti (Mit) per il mese di ottobre sono deludenti, evidenziano una contrazione del 9,05% delle immatricolazioni mentre l'usato continua a correre.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CENTRO ELABORAZIONE DATI

MERCATO DEL NUOVODATI STATISTICI DELLE IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE DEL MESE DI OTTOBRE 2024
CLASSIFICA DEI PRIMI 10 MODELLI IMMATRICOLATI IN BASE ALLA DENOMINAZIONE COMMERCIALE

MARCA	DENOMINAZIONE COMMERCIALE	OTTOBRE 2024
FIAT	PANDA	7.012
DACIA	SANDERO	4.941
CHRYSLER/JEEP/DODGE	AVENGER	4.574
PEUGEOT	208	3.304
TOYOTA/LEXUS	TOYOTA YARIS CROSS	3.241
OPEL	CORSA	2.670
TOYOTA/LEXUS	TOYOTA YARIS	2.649
VOLKSWAGEN	T-CROSS	2.583
RENAULT	CLIO	2.527
FORD	PUMA	2.384
VARIE		90.603
		126.488

"Proseguendo su questa strada la catastrofe è dietro l'angolo e le notizie da bollettino di guerra che giungono dall'Unione lo dimostrano", afferma Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. Ma andiamo per ordine.

La crisi delle auto elettriche

Nel mese di ottobre sono state immatricolate 126.488 autovetture a fronte delle 139.078 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente. Un dato che evidenzia una flessione del 9,05% rispetto ad ottobre 2023 e che segue il trend al ribasso dei mesi scorsi dopo l'exploit degli [incentivi](#), durato molto poco. Lo certifica il Mit.

Bene invece l'usato, con i trasferimenti di proprietà in aumento del 10,25%. Guardando alle vendite totali mensili, il 18,83% ha interessato vetture nuove e l'81,17% vetture usate.

Così si rischia di andare in rosso nel 2024

"Nel mese di ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno", dichiara Roberto Vavassori, presidente [dell'Anfia](#). Vavassori sottolinea le "gravissime difficoltà" della filiera, dalla crisi della domanda ai costi di produzioni più alti a causa della forte disparità nei prezzi dell'energia rispetto al resto d'Europa, e un "rallentamento degli investimenti".

All'orizzonte poi ci sono "gli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il [Fondo automotive](#) pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera".

Il taglio del Fondo automotive

Un tema quello del taglio al Fondo automotive che ha suscitato moltissime polemiche viste le difficoltà del settore e il rischio di un "[cataclisma occupazionale](#)", tanto da sollecitare l'intervento della premier Meloni. "La decurtazione dell'80% del Fondo automotive prevista nella Legge di bilancio segna il de profundis della transizione green nel settore". Così Michele Crisci, presidente dell'Unrae, commenta l'andamento del mercato auto a ottobre. "Emerge con chiarezza l'urgenza di rifinanziare l'ecobonus per i prossimi anni. Risulta prioritario revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive, ma anche individuare nuove misure che consentano di raggiungere gli sfidanti obiettivi fissati dall'Ue per il settore".

LEGGI ANCHE

[Dalla crisi di Volkswagen allo stop degli incentivi auto: "Così è un cataclisma occupazionale"](#)

Sulla stessa linea Massimo Artusi, presidente di Federauto. "È di tutta evidenza che il mercato non ha le forze necessarie a generare un input di rinnovo del parco e che queste forze non le possiedono neanche gli operatori. Il governo, a nostro avviso, deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate 'fresche' da parte delle famiglie".

Preoccupato anche Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. "Appare sempre più urgente che l'Unione Europea rompa gli indugi nel rivedere le sue posizioni sulla transizione energetica dell'auto. Essere prima della classe nel mondo su questo terreno sta già generando forti perdite al settore europeo dell'auto e all'economia dell'Unione. Proseguendo su questa strada la catastrofe è dietro l'angolo e le notizie da bollettino di guerra che giungono dall'Unione lo dimostrano".

© Riproduzione riservata



Si parla di [auto](#), [auto elettriche](#), [crisi auto](#)

Sullo stesso argomento

MOTORI E MOBILITÀ

[Dalla crisi di Volkswagen allo stop degli incentivi auto: "Così è un cataclisma occupazionale"](#)

MOTORI E MOBILITÀ

[Mentre la Germania trema per la crisi di Volkswagen l'Italia taglia i fondi all'automotive](#)

MOTORI E MOBILITÀ

[Crisi nera per Volkswagen: "Pronta a chiudere tre fabbriche". Voci di tagli agli stipendi](#)

I più letti

- 1.** **IL CASO**
[Mettono in carica lo scooter elettrico e vanno a dormire: famiglia muore tra le fiamme](#)
- 2.** **IL FENOMENO**
[Il crollo delle auto intestate ai giovani, per due motivi](#)
- 3.** **ITAGLI**
[La crisi di Volkswagen: azienda taglia costi e chiude impianti in Germania](#)
- 4.** **L'INTERVENTO**
[Auto elettriche, Tavares: "In difficoltà chi ha cercato di venderle al prezzo delle termiche". E su Volkswagen...](#)
- 5.** **INUMERI**
[Continua la corsa della Ferrari: vale 80 miliardi di euro, record in borsa](#)

In Evidenza