



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 5 all'11 novembre 2024

Torino, 13 novembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	08/11/2024	>>>ANSA/ Con auto e tessile ancora giu' la produzione industriale	2
	Ansa.it	08/11/2024	Anfia, settimo calo consecutivo per la produzione automotive	6
	Lapresse.it	08/11/2024	Auto: Anfia, a settembre -50,5% produzione vetture in Italia	10
	Lapresse.it	08/11/2024	Crolla produzione auto, a settembre -50,5%	11
1+16/7	La Stampa	08/11/2024	Novemila licenziati anche Nissan in crisi (C.Luise)	13
14	Il Secolo XIX	08/11/2024	Si allarga la crisi dell'auto, rischio contagio \issan annuncia un taglio di 9 mila posti (C.Luise)	15
	Autobusweb.com	08/11/2024	I nuovi autobus elettrici in Italia sono 621, crescono dell83,7%! Solaris guida la classifica, poi I	17
	Borsaitaliana.it	08/11/2024	Anfia: a settembre produzione auto -50% a 25mila unita'	19
	Corriere.it	08/11/2024	Auto, la produzione italiana si e' dimezzata: -50%. Anfia: «A settembre prodotte solo 25 mila autove	21
	Geagency.it	08/11/2024	Industria, Anfia: A settembre -50,5% annuale produzione auto Italia	22
	Ilmessaggero.it	08/11/2024	Industria auto, Anfia: a settembre crollata a -50,5% annuale la produzione in Italia	23
	Lastampa.it	08/11/2024	Anfia: a settembre produzione auto -50% a 25mila unita'	25
	Lautomobile.aci.it	08/11/2024	Addio agli incentivi auto: il Governo italiano cambia rotta	27
	Repubblica.it	08/11/2024	Anfia: a settembre produzione auto -50% a 25mila unita'	31
31	La Repubblica	09/11/2024	Auto, crollo del 50%. Il Pd: "Serve un fondo per innovare il settore" (D.Longhin)	33
21	Libero Quotidiano	09/11/2024	Mirafiori nel baratro: rischio stop anche a dicembre	34
10	La Prealpina	09/11/2024	Giu' la produzione industriale	35
12	La Sicilia	09/11/2024	Italia, l'industria va in retromarcia	36
	Ecodibergamo.it	09/11/2024	Crescere nell'era dei nuovi dazi	37
	Gazzetta.it	09/11/2024	"Cancellati gli incentivi auto? Era tutto previsto, ora pensiamo a quello che vogliono i c Gazzett	38
15	Il Sole 24 Ore	10/11/2024	Via italiana a circolarita' e decarbonizzazione (S.Deganello)	40
7	L'Edicola	10/11/2024	Crisi dell'automotive. In regione a rischio 4mila posti di lavoro	41
	Bergamonews.it	10/11/2024	Visentin: Sui dazi Usa l'Europa deve negoziare, l'Italia non avra' rapporti privilegiati con Trump	42
1+17	Corriere della Sera	11/11/2024	Auto, decine di migliaia i posti a rischio (M.Gabanelli/R.Querze')	46
1+2/3	Corriere Adriatico	11/11/2024	La famiglia e' mini giu' i beni durevoli	49
43	Gazzetta di Parma	11/11/2024	Industria giu' per il ventesimo mese tiene il commercio al dettaglio	52
7	L'Eco di Bergamo	11/11/2024	"Attrarne capitali contro i nuovi dazi"	53
	Fleetime.it	11/11/2024	Successo della Filiera italiana Aftermarket Automotive a Las Vegas	55
	Qualenergia.it	11/11/2024	Aiuti al settore automotive, cosa pensa di fare il governo?	57
	Sicurauto.it	11/11/2024	L'Industria Automotive rallenta: -30% a settembre	58
	Torinonews24.it	11/11/2024	Crisi Auto, la produzione italiana si e' dimezzata in un anno: solo 25mila unita'	62

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Edoardo Leo: 'Dobbiamo liberarci dal maschilismo inconsapevole'

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

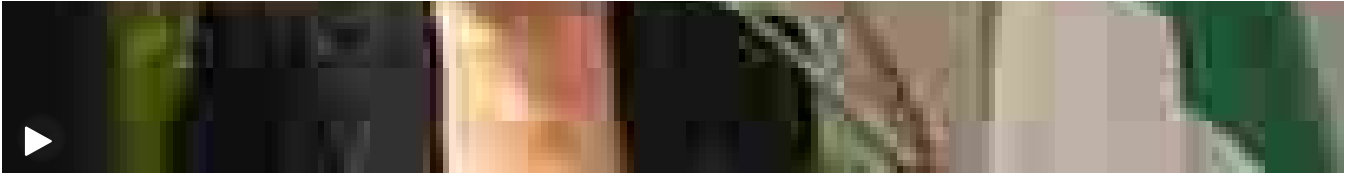


'Pronti a salpare', vela positiva per malattie scheletriche rare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Geppi Cucclari: 'Partiti fuori dalla Rai? MI piace la fantascienza...'



Zuccherò, 'con Discover II le mie cover tra piacere e sfida'



Eva Grimaldi, ho amato Benigni e Amendola

Temi caldi Trump Scioperi Israele Putin Amsterdam / **Economia** / PMI

Naviga :

>>> ANSA/ Con auto e tessile ancora giù la produzione industriale

Istat, a settembre -4% sull'anno. E' il ventesimo calo di fila

ROMA, 08 novembre 2024, 18:33
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(di Barbara Marchegiani) L'industria a picco. La discesa della produzione italiana non si arresta e settembre, per il ventesimo mese di fila, porta il segno meno. La performance negativa tocca diversi settori ma a fare peggio sono ancora auto e moda, con cali che raggiungono le due cifre. In uno scenario, quello presentato dai dati Istat, che spinge a fare i conti con una crisi non passeggera. Ma che comunque non vede l'Italia sola nel panorama europeo. Spunti positivi arrivano invece dalle vendite al dettaglio, mentre gli occhi restano puntati sulla crescita economica.

A settembre, la produzione industriale cala dello 0,4% rispetto ad agosto e scende del 4% rispetto ad un anno prima.

Questa contrazione "si accentua", segnala l'Istat, e dura da ben venti mesi: bisogna andare indietro fino a gennaio 2023 per trovare il segno positivo, dopo una serie di meno. Anche il terzo trimestre chiude negativo, con la produzione industriale che diminuisce dello 0,6% rispetto ai tre mesi precedenti.

Nel confronto annuo, si vede che tutti i comparti, compresi i beni di consumo, vanno giù. E tra i settori, aumenta la fabbricazione di apparecchiature elettriche (+5,9%) e di computer e prodotti di elettronica (+1,9%), crollano invece la fabbricazione di mezzi di trasporto (-15,4%) e l'attività delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (-10,7%). Se per l'Italia la macchina produttiva va male, non va meglio per gli altri principali competitor europei: l'ex locomotiva Germania fa anche peggio, con la produzione calata a settembre del 4,6% rispetto allo stesso mese del 2023 e del 2,5% rispetto ad agosto. Non sfugge neanche la Francia (rispettivamente -0,6% e -0,9%). Una dinamica riflessa sugli scambi commerciali, mentre pende il rischio di dazi Usa sulle importazioni.

E la crescita dell'economia resta nel mirino. Nel terzo trimestre, il Pil italiano è rimasto stazionario rispetto ai tre mesi precedenti. L'attività economica "ha rallentato rispetto alla prima metà dell'anno, segnando un risultato peggiore rispetto ai principali partner europei e alla media dell'area euro (+0,4%)", segnala lo stesso Istituto di statistica, con la ripresa della Germania, l'accelerazione della Francia e il dinamismo della Spagna. Ed è proprio sugli ultimi dati della crescita italiana che richiama "attenzione perché non sono completamente incoraggianti" il commissario europeo agli Affari economici, Paolo Gentiloni, invitando il governo alla "messa a terra" delle risorse del Pnrr, decine di miliardi.

Ma l'intera economia internazionale, che pure "mostra una crescita stabile", è tuttavia caratterizzata "da elevata incertezza e rischi al ribasso" legati alle tensioni geo-economiche, avverte l'Istat.

Intanto, di fronte al crollo della produzione industriale, consumatori e imprese non nascondono l'acuirsi dei timori.

L'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) sottolinea che la produzione automotive registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30% annuo) e che ancor di più desta "forte preoccupazione" il taglio di 4,6 miliardi al fondo nella manovra di bilancio. La Cgil sostiene che i dati dell'Istat "smentiscono la narrazione del governo" e rilancia l'allarme sugli oltre 120mila lavoratori a rischio tra transizioni e vertenze, di cui 70mila solo nell'automotive.

Sul fronte delle vendite al dettaglio, l'Istat certifica a settembre, dopo il calo di agosto, una crescita mensile sia in valore sia in volume (+1,2%), con l'aumento, sopra la media, per i beni alimentari. Su base annua, la crescita è dello 0,7% in valore e dello 0,3% in volume. Parla di "spunti di vivacità" Confcommercio anche se è necessario attendere i prossime mesi "per comprendere se si tratti di un punto di svolta" nei consumi delle famiglie. Per fare gli acquisti continuano comunque a crescere la grande distribuzione e il commercio online e a calare i negozi. E "ormai una crisi strutturale per gli esercizi di vicinato", ammonisce Confesercenti.

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



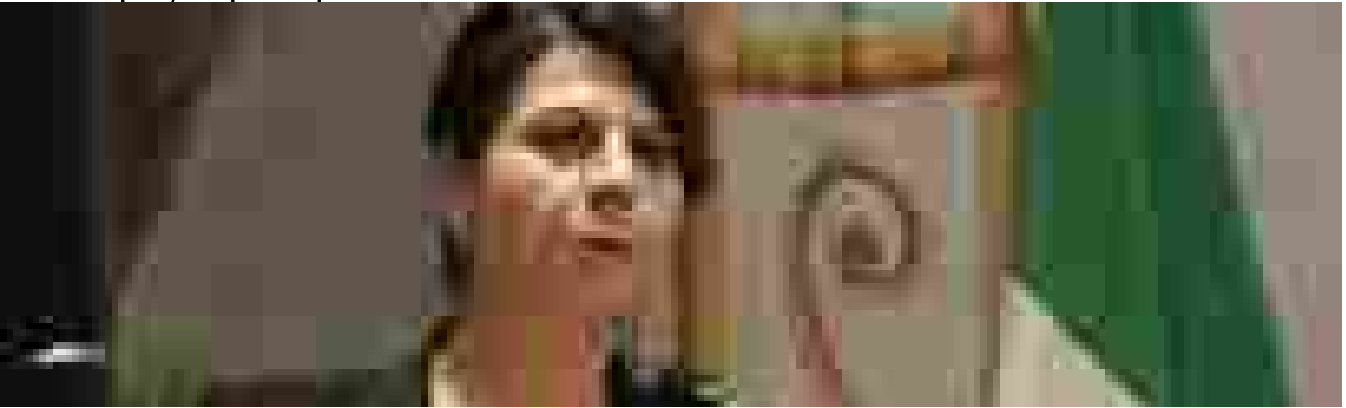
Edoardo Leo: "Dobbiamo liberarci dal maschilismo inconsapevole"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

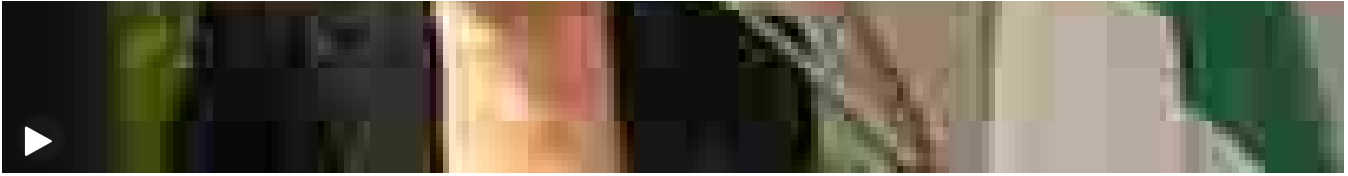


'Pronti a salpare', vela positiva per malattie scheletriche rare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Geppi Cucclari: 'Partiti fuori dalla Rai? MI piace la fantascienza...'



Zuccherò, 'con Discover II le mie cover tra piacere e sfida'



Eva Grimaldi, ho amato Benigni e Amendola

Temi caldi | Trump | Sciopero Israele | Putin | Amsterdam
/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

Anfia, settimo calo consecutivo per la produzione automotive

A settembre -30%. 'Preoccupante il taglio del fondo automotive'

TORINO, 08 novembre 2024, 18:00
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

A settembre 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 30% rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. "A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra - sottolinea Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - per il settimo mese consecutivo (-30%) Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene un trend negativo a settembre (-42,6%) - complice la pesante contrazione, -50,5%, registrata, secondo i dati preliminari dell'Anfia, dalla produzione di autovetture - così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -16,9%. Desto forte preoccupazione il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, in quanto le risorse stanziare per il 2025-2030 erano finalizzate ad accompagnare la transizione del settore intervenendo non solo sul lato della domanda, ma anche dell'offerta, con l'obiettivo di supportare la filiera italiana e colmarne i gap di competitività rispetto agli altri maggiori Paesi dell'automotive. Riteniamo quindi inspiegabile che queste risorse siano state dirottate altrove, soprattutto in un momento di forte crisi del mercato e di calo della produzione che interessa tutta l'Europa. Auspichiamo che si possa porre rimedio già a partire dal tavolo convocato presso il Mimit per il 14 novembre, facendo in modo che il focus torni sulle politiche industriali per il settore".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: Iere radicali islamici 16:47: Amsterdam: ceo Maccabi, momento molto triste per tutti noi 16:41: Auto: Anfia, a settembre -50,5%

Home » [Ultima Ora](#)

Auto: Anfia, a settembre -50,5% produzione vetture in Italia

8 Novembre 2024

Roma, 8 nov. (LaPresse) – A settembre 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 30% rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Secondo le stime preliminari Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre 2024 ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023.

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Condividi questa



Notizia:



ULTIME NEWS

Amsterdam: Wilders a Netanyahu, farò di tutto per espellere radicali islamici

Amsterdam: ceo Maccabi, momento molto triste per tutti noi

Amsterdam: Hamas, genocidio a Gaza porta a reazioni spontanee

Pompei: dal 15 novembre limite 20mila ingressi al giorno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

SEDI IN ITALIA:

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

SEDI NEL MONDO:

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

CHI SIAMO

CONTATTI

L'AZIENDA

IL PRESIDENTE

IL TEAM

AGENZIA STAMPA

FOTOGRAFIA

VIDEO NEWS

I NOSTRI CLIENTI

CODICE ETICO



PRIVACY

COPYRIGHT

DISCLAIMER

LAVORA CON NOI

LAPRESSE USA

LAPRESSEMEDIA

AP.ORG

OLYCOM.IT

089849

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: Ilere radicali islamici 16:47: Amsterdam: ceo Maccabi, momento molto triste per tutti noi 16:41: Auto: Anfia, a settembre -50,5

Home » **Economia**



Crolla produzione auto, a settembre -50,5%

Stime preliminari **Anfia** sullo stesso mese dell'anno scorso

8 Novembre 2024

Crolla la produzione di auto di oltre il 50%. A settembre 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 30% rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%.

Secondo le stime preliminari **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre 2024 ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in

ULTIME NEWS



Scomparso l'imprenditore dei salumi Enrico Citterio



Mps, l'utile a 1,5 miliardi con un balzo del 68% rispetto anno scorso



Unipol, utile a 724 milioni in nove mesi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

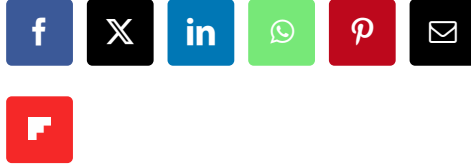
diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023.

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Tag: [Anfia](#), [auto](#), [automotive](#), [Istat](#)

Condividi questa

Notizia:



Dazi Usa e made in Italy, quanto costerà al nostro Paese la scelta di Trump

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

SEDI IN ITALIA:

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

SEDI NEL MONDO:

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

CHI SIAMO

CONTATTI

L'AZIENDA

IL PRESIDENTE

IL TEAM

AGENZIA STAMPA

FOTOGRAFIA

VIDEO NEWS

I NOSTRI CLIENTI

CODICE ETICO



PRIVACY

COPYRIGHT

DISCLAIMER

LAVORA CON NOI

PARTNER

METEO

OROSCOPO

CORONAVIRUS

LAPRESSE USA

LAPRESSEMEDIA

AP.ORG

OLYCOM.IT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECONOMIA

Novemila licenziati anche Nissan in crisi

La casa automobilistica giapponese Nissan annuncia che taglierà 9.000 posti di lavoro a livello mondiale. **GORIA - PAGINE 16 E 17**

CLAUDIA LUISE, FRANCESCA SFORZA

Nissan taglia 9 mila posti di lavoro a livello globale. Russo (Centro Einaudi): "Non riguarda più solo l'elettrico. La produzione industriale di Berlino peggiore delle attese: a settembre -2,5%, si ipotizzava un punto in meno"

La crisi dell'auto si allarga "C'è il rischio di un contagio può calare il potere d'acquisto"

IL CASO

CLAUDIA LUISE

La casa automobilistica giapponese Nissan ha annunciato che taglierà 9.000 posti di lavoro a livello mondiale riducendo al contempo le sue capacità di produzione in tutto il mondo del 20%, a fronte di un netto peggioramento delle sue vendite. Stellantis, invece, ha comunicato che intenderebbe ridurre di circa 1.000 unità la sua forza lavoro nell'impianto di Toledo, in Ohio, dove vengono prodotte le Jeep. È solo l'ultimo bollettino di crisi per l'automotive, un settore fondamentale per l'economia europea che negli ultimi mesi sembra si stia sfaldando sotto il peso dell'incertezza per una transizione verso l'elettrico che non ha mai decollato e del mercato che si sta contraendo. Il "piano d'emergenza" di Nissan - dopo gli annunci di chiusura di stabilimenti anche da parte di Michelin, Schaeffler, Audi, Volkswagen, solo per citare gli ultimi casi - prevede di eliminare, quindi, quasi il 7% della forza lavoro complessiva. A fronte di una situazione che lo stesso gruppo definisce «grave»: nel semestre l'utile operativo è crollato del 90%, da 303,8 a 32,9 miliardi di yen (195 milioni di euro) e i volumi di vendita sono diminuiti a 1,6 milioni di unità. Tutti fattori che hanno portato a rivedere drasticamente al ribasso le previsioni sui ricavi e sugli utili operativi.

Per comprendere l'importanza dell'automotive in Europa basta sottolineare che il settore

impiega 14 milioni di lavoratori tra diretti e indiretti, il 6,1% dell'occupazione. Secondo i dati diffusi dall'Anfia, la produzione (Ue27 + Uk) nel 2023 si è fermata a 15,5 milioni di autoveicoli, in calo del 12,1% rispetto al 2019. Il primo semestre 2024 si è chiuso con 7,6 milioni di veicoli prodotti (-5,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Mentre, per quanto riguarda l'immatricolazione di auto, la stima è chiudere il 2024 a 12,7 milioni, -1,5% rispetto al 2023.

La crisi dell'auto si intreccia con la crisi tedesca, che resta il maggior produttore in Europa. E in parte spiega anche le prospettive pessimistiche della produzione industriale del Paese. Le autovetture "made in Germany", 4,1 milioni di unità nel 2023, rappresentano il 30,6% della produzione in Ue/Uk e il 5,8% della produzione globale. Però gli autoveicoli realizzati nel primo semestre 2024 sono stati 2,1 milioni mentre l'anno scorso erano 2,3 milioni. E le prospettive sono ancora peggiori per i prossimi mesi. Ieri è arrivato l'annuncio che la produzione industriale è crollata a settembre più del previsto (Ufficio federale di statistica - Destatis). Questo indicatore chiave per il settore manifatturiero è sceso del 2,5% nel mese, dato stagionalizzato, cancellando l'aumento registrato ad agosto, rivisto al 2,6%. Gli analisti intervistati da Factset avevano previsto un calo più modesto, dell'1%. Su base annua la produzione è calata del 4,6%: anche questo dato è peggiore delle stime.

«La domanda di auto in Euro-

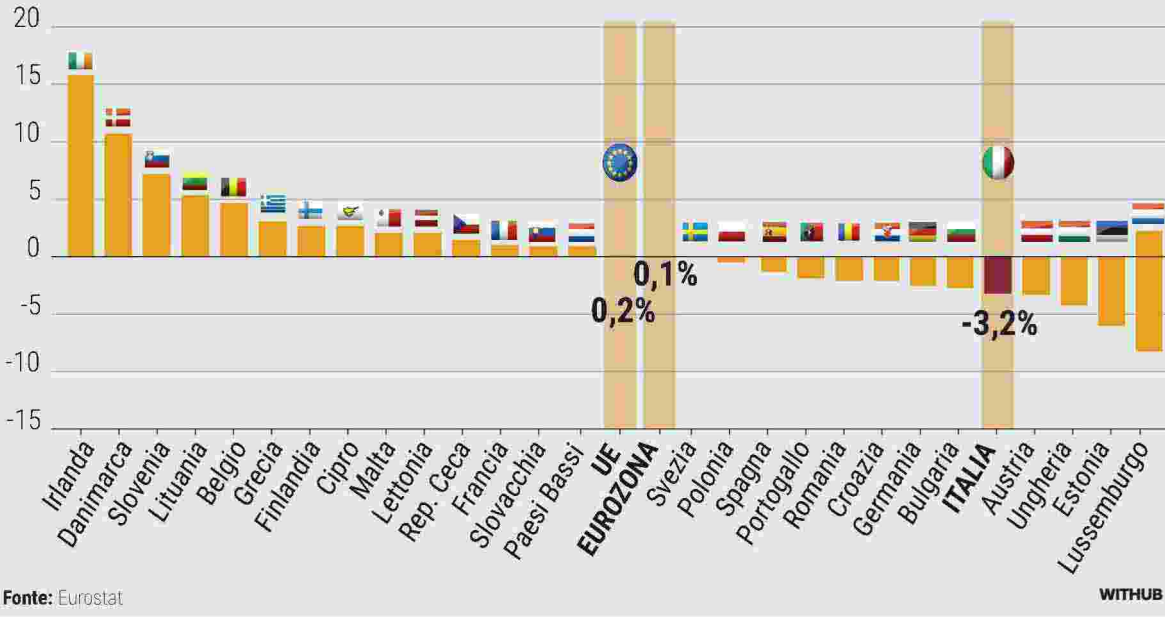
pa è debole perché non cresce il reddito disponibile delle famiglie e per l'invecchiamento della popolazione che porta a una diminuzione del quoziente di motorizzazione: elementi indipendenti dal tipo di propulsione, elettrica o termica. I giovani tendono a non investire nell'auto, il prezzo delle vetture risente di un aumento inflattivo che non è andato di pari passo con la crescita dei salari. Inoltre l'incertezza per l'andamento dell'elettrico spinge le persone a procrastinare gli acquisti. Un mix a cui va aggiunta la concorrenza cinese per il segmento consumer e della Tesla per il premium a fronte di uno spazio di mercato che si riduce», spiega Beppe Russo, direttore del Centro Einaudi. Una crisi, spiega l'economista, che si espande verso la componentistica. Ma ora rischia di contagiare anche ad altri settori: «È una situazione pericolosa in Europa, e soprattutto in Germania e Spagna, dove questa industria è ancora molto importante. Il rischio è che se si perdano posti di lavoro si diffonda il pessimismo». Ci può essere, quindi, «un contagio da carenza di reddito delle famiglie che restano senza lavoro - dice Russo - e, se diventa un fenomeno massiccio, ci può essere un effetto psicologico di calo dei consumi». Timori che riguardano anche gli imprenditori italiani. «L'export per noi è fondamentale, siamo il quarto Paese esportatore al mondo - sottolinea Marco Gay, presidente dell'Unione Industriali -. La crisi industriale europea ci riguarda e l'instabilità geopolitica aumenta i timori. Tutte le filiere sono coinvolte quando si

vede una flessione così. L'Europa deve pensare a una politica industriale che si basi sugli investimenti e che deve essere la priorità». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PRODUZIONE INDUSTRIALE NEI PAESI UE

Variatione % ad agosto 2024 rispetto ad agosto 2023



Fonte: Eurostat

WITHUB

14

milioni di lavoratori impiegati in Europa nel settore automotive il 6,1% degli occupati



Gli stock di auto invendute nei piazzali hanno portato a una riduzione della produzione di quasi tutte le case automobilistiche



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anche Stellantis verso un ridimensionamento nella fabbrica di Toledo, Ohio. La produzione tedesca peggiore delle attese: -2,5% a settembre

Si allarga la crisi dell'auto, rischio contagio Nissan annuncia un taglio di 9 mila posti

IL CASO

Claudia Luise

La casa automobilistica giapponese Nissan ha annunciato che **taglierà 9.000 posti di lavoro** a livello mondiale riducendo al contempo le sue capacità di produzione in tutto il mondo del 20%, a fronte di un netto peggioramento delle sue vendite. **Stellantis**, invece, ha comunicato che intenderebbe ridurre di circa 1.000 unità la sua forza lavoro nell'impianto di Toledo, in Ohio, dove vengono prodotte le Jeep. È solo l'ultimo bollettino di crisi per l'automotive, un settore fondamentale per l'economia europea che negli ultimi mesi sembra stia sfaldando sotto il peso dell'incertezza per una **transizione verso l'elettrico** che non ha mai decollato e del mercato che si sta contraendo. Il "piano d'emergenza" di Nissan - dopo gli annunci di chiusura di stabilimenti anche da parte di Michelin, Schaeffler, Audi, Volkswagen, solo per citare gli ultimi casi - prevede di eliminare, quindi, quasi il 7%

della forza lavoro complessiva. A fronte di una situazione che lo stesso gruppo definisce «grave»: nel semestre l'utile operativo è crollato del 90%, da 303,8 a 32,9 miliardi di yen (195 milioni di euro) e i volumi di vendita sono diminuiti a 1,6 milioni di unità. Tutti fattori che hanno portato a rivedere drasticamente al ribasso le previsioni sui ricavi e sugli utili operativi.

Per comprendere l'importanza dell'automotive in Europa basta sottolineare che il settore impiega **14 milioni di lavoratori** tra diretti e indiretti, il 6,1% dell'occupazione. Secondo i dati diffusi dall'Anfia, la produzione (Ue27 + Uk) nel 2023 si è fermata a 15,5 milioni di autoveicoli, in calo del 12,1% rispetto al 2019. Il primo semestre 2024 si è chiuso con 7,6 milioni di veicoli prodotti (-5,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Mentre, per quanto riguarda l'immatricolazione di auto, la stima è chiudere il 2024 a 12,7 milioni, -1,5% rispetto al 2023.

La crisi dell'auto si intreccia con la **crisi tedesca**, che resta il maggior produttore in Europa. E in parte spiega anche le

prospettive pessimistiche della produzione industriale del Paese. Le autovetture "made in Germany", 4,1 milioni di unità nel 2023, rappresentano il 30,6% della produzione in Ue/Uk e il 5,8% della produzione globale. Però gli autoveicoli realizzati nel primo semestre 2024 sono stati 2,1 milioni mentre l'anno scorso erano 2,3 milioni. E le prospettive sono ancora peggiori per i prossimi mesi. Ieri è arrivato l'annuncio che la produzione industriale è crollata a settembre più del previsto (Ufficio federale di statistica - Destatis). Questo indicatore chiave per il settore manifatturiero è sceso del 2,5% nel mese, dato stagionalizzato, cancellando l'aumento registrato ad agosto, rivisto al 2,6%. Gli analisti intervistati da Factset avevano previsto un calo più modesto, dell'1%. Su base annua la produzione è calata del 4,6%: anche questo dato è peggiore delle stime.

«La domanda di auto in Europa è debole perché non cresce il reddito disponibile delle famiglie e per l'**invecchiamento della popolazione** che porta a una diminuzione del quoziente di motorizzazione: elementi indipendenti dal tipo di

propulsione, elettrica o termica. I giovani tendono a non investire nell'auto, il prezzo delle vetture risente di un aumento inflattivo. Inoltre l'incertezza per l'andamento dell'elettrico spinge le persone a procrastinare gli acquisti. Aggiungiamo la concorrenza cinese per il segmento consumer e della Tesla per il premium a fronte di uno spazio di mercato che si riduce», spiega Beppe Russo, direttore del Centro Einaudi. Una crisi, spiega l'economista, che si espande verso la componentistica, e che rischia di contagiare altri settori: «È una situazione pericolosa soprattutto in **Germania e Spagna**, dove questa industria è ancora molto importante. Il rischio è che se si perdano posti di lavoro si diffonda il pessimismo». Ci può essere, quindi, «un contagio da carenza di reddito delle famiglie che restano senza lavoro - dice Russo - e, se diventa un fenomeno massiccio, ci può essere un effetto psicologico di calo dei consumi». Timori che riguardano anche gli imprenditori italiani. «Tutte le filiere sono coinvolte quando si vede una flessione così. L'Europa deve pensare a una politica industriale», sottolinea il presidente dell'Unione industriali di Torino, Marco Gay.

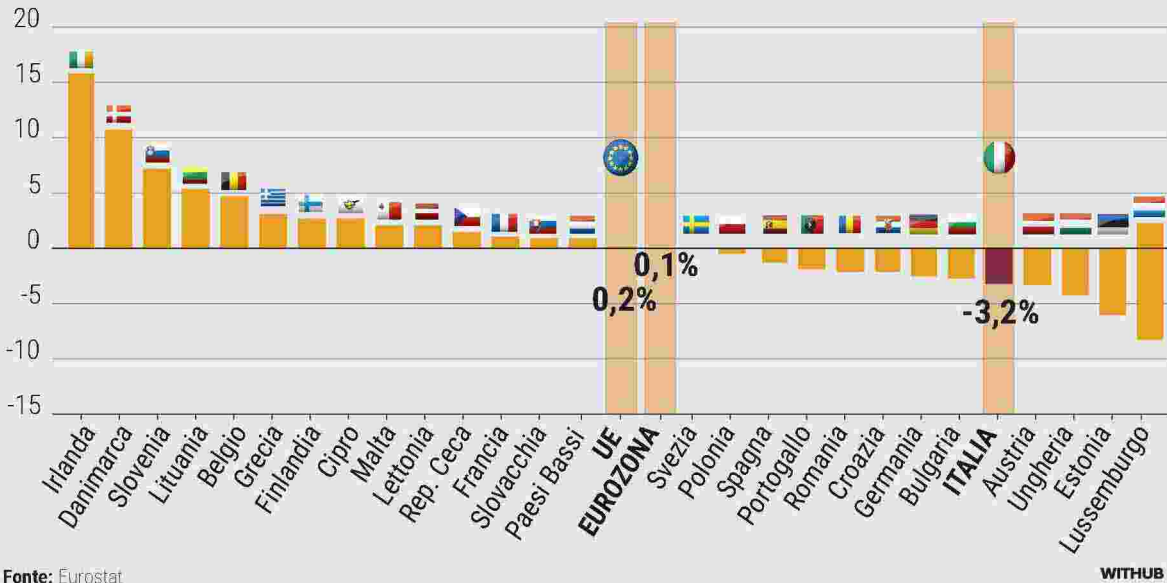


In America
La sede di Stellantis a Toledo, in Ohio, dove il gruppo costruisce le Jeep e dove vuole ridurre di mille unità la forza lavoro



LA PRODUZIONE INDUSTRIALE NEI PAESI UE

Variatione % ad agosto 2024 rispetto ad agosto 2023



Fonte: Eurostat

WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home ▶ I nuovi autobus elettrici in Italia sono 621, crescono dell'83,7%! Solaris guida la classifica, poi Iveco e Karsan

I nuovi autobus elettrici in Italia sono 621, crescono dell'83,7%! Solaris guida la classifica, poi Iveco e Karsan

Dodici autobus immatricolati su cento in Italia, dal primo gennaio al 31 ottobre 2024, sono elettrici. In questi dieci mesi dell'anno che volgendo al termine, il numero degli e-bus è sensibilmente aumentato rispetto al medesimo periodo del 2023: se l'anno scorso il pallottoliere segnava quota 338, oggi ne segna ben 621, per una crescita dell'83,7%. [...]

8 Novembre 2024 di Admin



In primo piano

PODCAST / AUTOBUS
Weekly - Episodio #4

🕒 1 Novembre 2024 📁 News

Yutong U12, l'urbano
elettrico che ha fatto
all-in sulla sicurezza

🕒 11 Ottobre 2024

📁 Bus elettrici

Mobile E-Power, le
soluzioni ABB (ad alta
efficienza energetica)
per il trasporto pubblico

🕒 18 Ottobre 2024

📁 Componenti

Setra ComfortClass,
questione di storia... e di
stile

🕒 11 Ottobre 2024

📁 Bus da turismo

Dodici autobus immatricolati su cento in Italia, dal primo gennaio al 31 ottobre 2024, sono elettrici. In questi dieci mesi dell'anno che volgendo al termine, **il numero degli e-bus è sensibilmente aumentato** rispetto al medesimo periodo del 2023: se l'anno scorso il pallottoliere segnava quota 338, oggi ne segna ben **621**, per una crescita dell'83,7%.

Ricordiamo come al momento il mercato italiano dell'autobus faccia segnare 5.276 nuove targhe.

Potrebbe interessarti

Mercato bus Italia ancora in positivo: 5.276 immatricolazioni dal 1° gennaio al 31 ottobre. Ecco la Top 10 dei costruttori

🕒 6 Novembre 2024 📄 News

Solaris primo per immatricolazioni, poi Iveco Bus e Karsan

Grazie ai dati raccolti e messi a disposizione da **Anfia** possiamo sapere quali sono i costruttori che guidano le targhe a batteria.

Se a fine settembre al primo posto trovavamo Iveco Bus, al 31 ottobre registriamo un cambio al vertice, dove si posiziona **Solaris: il costruttore polacco fa infatti segnare 124 autobus elettrici**, quasi il doppio rispetto allo scorso anno, quando nei primi dieci mesi ne aveva targati 67.

Nonostante abbia ceduto il gradino più alto del podio, la performance di Iveco Bus è molto, molto positiva: l'Oem tocca quota 120 torpedoni alla spina, contro i 31 dello scorso anno.

Il bronzo è di **Karsan**, con **81** (rispetto ai 25 dell'anno passato). La quarta piazza è occupata da due case: a **48** immatricolazioni ecco il Leone di **MAN** e **Yutong**: entrambe i costruttori aumentano di molto i volumi: i tedeschi del 4700%, i cinesi del 243%.

Bene anche l'italiana **Rampini**, che sale a quota **43** (contro le 29 del 2023). A 39 troviamo **Daimler Buses**, con il brand **Mercedes-Benz**: se l'anno scorso, ad oggi, si contava solo una targa elettrica, adesso sono **39**.

Scorrendo la classifica troviamo in miglioramento **Menarinibus**, con **21**. Sotto la soglia dei venti, a **19**, **Byd**.

Via via tutti gli altri: a 7 c'è **Foton**, a 6 un altro costruttore italiano, **Tecnobus**, mentre a quota 5 i turchi di **Otokar** e a 4 i connazionali di **Isuzu**. A 3 **King Long** e **TAM Europe**; infine a 1 troviamo **Higer**, **Suzhou Eagle** e **Vdl**.

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > [economia](#)

ANFIA: A SETTEMBRE PRODUZIONE AUTO -50% A 25MILA UNITÀ

teleborsa 

(Teleborsa) - La produzione di sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% a/a. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% a/a. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto

allo stesso periodo del 2023. È quanto emerge dai **dati preliminari di Anfia**.

Nel cumulato dei **nove mesi**, invece, sono state prodotte **256mila autovetture**, in diminuzione del 38,3% a/a. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

A settembre 2024 la **produzione dell'industria automotive italiana** nel suo complesso registra un **calo del 30%** rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Guardando ai singoli comparti, la **produzione di autoveicoli (auto e furgoni leggeri e pesanti)** segna -42,6% a settembre e del -25,5% nei nove mesi; **carrozzerie e rimorchi** stabile a settembre e +9,5% nei nove mesi; **parti e accessori** -16,9% e -18,4%.

"A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%) - afferma **Gianmarco Giorda, Dg di Anfia** -. Desta forte preoccupazione il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, Riteniamo inspiegabile che queste risorse siano state dirottate altrove. Auspichiamo che si possa porre rimedio già a partire dal tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre".

Nel periodo gennaio-luglio, **l'export di autoveicoli (auto e veicoli industriali) dall'Italia** vale 1,7 miliardi di euro, mentre l'import vale 2,9 miliardi. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export, con una quota del 19,4%, seguiti da Germania (15%) e Francia (11,3%). Nello stesso periodo, **l'export della componentistica automotive** vale 2,2 miliardi di euro, con un saldo positivo di 595 milioni di Euro.

Il **fatturato del settore** presenta una flessione del 29,5% ad agosto, a causa di una componente interna in calo del 30,6% e di una componente estera a -28,7%. Nei primi otto mesi del 2024, il fatturato cala invece dell'11,5% (-15,3% il fatturato interno e -7,8% quello estero). Infine, il **fatturato delle parti e accessori** presenta una variazione tendenziale negativa del 21,8% ad agosto, mentre nel periodo gennaio-agosto registra un decremento dell'11,5%.

(TELEBORSA) 08-11-2024 18:18

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, la produzione italiana si e' dimezzata: -50%. Anfia: «A settembre prodotte solo 25 mila autove»

Settimo calo consecutivo per la produzione automotive. Secondo l'associazione è «inspiegabile che il governo abbia dirottato altrove le risorse». A settembre 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 30% rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Secondo le stime preliminari di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), la produzione domestica delle sole autovetture a settembre 2024 ammonta a circa 25 mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256 mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Nei primi tre mesi del 2024: produzione a -27,6% Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474 mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023, sottolinea l'associazione della filiera dell'industria automobilistica. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 7,4% ad agosto 2024, ultimo dato disponibile (-7,6% sul mercato interno e -6,9% sui mercati esteri) e chiude i primi otto mesi dell'anno a -3,1% (-3,7% il mercato interno e -2% i mercati esteri). Anfia: «Preoccupano i tagli del governo» «A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%)», commenta Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. «Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene un trend negativo a settembre (-42,6%), complice la pesante contrazione, -50,5%, registrata, secondo i dati preliminari di Anfia dalla produzione di autovetture, così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -16,9%», aggiunge. «Desta forte preoccupazione», prosegue l'Anfia, «il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, in quanto le risorse stanziare per il 2025-2030 erano finalizzate ad accompagnare la transizione del settore intervenendo non solo sul lato della domanda, ma anche dell'offerta, con l'obiettivo di supportare la filiera italiana e colmare i gap di competitività rispetto agli altri maggiori Paesi dell'automotive. Riteniamo quindi inspiegabile che queste risorse siano state dirottate altrove, soprattutto in un momento di forte crisi del mercato e di calo della produzione che interessa tutta l'Europa». L'export autoveicoli italiano vale 1,7 miliardi A gennaio-luglio 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 1,7 miliardi di euro, mentre l'import vale 2,9 miliardi. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19,4%, seguiti da Germania (15%) e Francia (11,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,2 miliardi, con un saldo positivo di 595 milioni. 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. 8 novembre 2024



HOME ECONOMIA

Industria, **Anfia**: A settembre -50,5% annuale produzione auto Italia

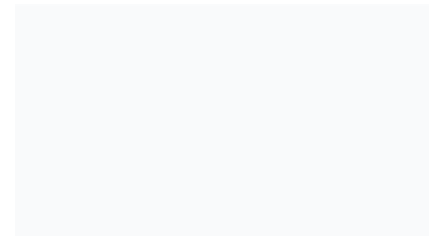
08 Novembre 2024

A settembre la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un -30% rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore – si legge in una nota di **Anfia** – l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 42,6% a settembre e diminuisce del 25,5% nei primi nove mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) aumenta lievemente, dello 0,3%, nel mese e cresce del 9,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 16,9% a settembre e del 18,4% nel periodo gennaio-settembre 2024.

Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

(Segue)

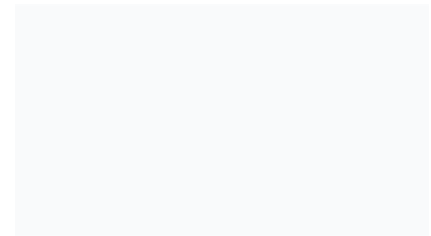
Ti potrebbe interessare anche



Industria, a luglio produzione -3,3% annuale: crolla tessile (-18,3%)

10 Settembre 2024 di Redazione

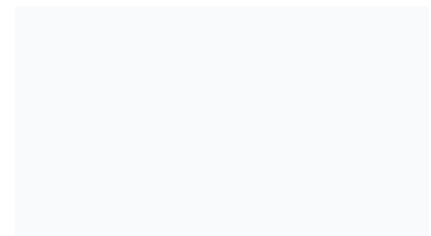
L'incremento maggiore è per la fabbricazione di prodotti chimici (+3,9%)



INFOGRAFICA INTERATTIVA Industria, l'andamento dei prezzi produzione in Ue e Italia

04 Aprile 2024 di Redazione

Le prime stime di Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione europea



INFOGRAFICA INTERATTIVA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Industria auto, Anfia: a settembre crollata a -50,5% annuale la produzione in Italia

condividi l'articolo



A settembre la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un -30% rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore - si legge in una nota di **Anfia** - l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 42,6% a settembre e diminuisce del 25,5% nei primi nove mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) aumenta lievemente, dello 0,3%, nel mese e cresce del 9,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 16,9% a settembre e del 18,4% nel periodo gennaio-settembre 2024. Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a settembre 2024 rispetto ai livelli

ECONOMIA



LA SVOLTA
Stellantis con Fiat punta alla "rivoluzione ibrida" in Brasile. Arrivano Fastback e Pulse con motore T200 alimentato da biocarburanti



L'EVOLUZIONE
Dacia, dal low-cost al value for money in due decenni ha reinventato il proprio modo di essere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

del nono mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso⁴, infatti, cala del 4% a settembre e chiude a -3,3% i primi nove mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 7,4% ad agosto 2024, ultimo dato disponibile (-7,6% sul mercato interno e -6,9% sui mercati esteri) e chiude i primi otto mesi dell'anno a -3,1% (-3,7% il mercato interno e -2% i mercati esteri). «A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%) - afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene un trend negativo a settembre (-42,6%) - complice la pesante contrazione, -50,5%, registrata, secondo i dati preliminari di **Anfia** dalla produzione di autovetture - così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -16,9%».

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 29,5% ad agosto (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 30,6% e di una componente estera a -28,7%. Nei primi otto mesi del 2024, il fatturato cala invece dell'11,5% (-15,3% il fatturato interno e -7,8% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 21,8% ad agosto (-41,5% la componente interna e -5,4% la componente estera). Nel periodo gennaio-agosto 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento dell'11,5%, con un calo del 20,4% della componente interna e dello 0,6% della componente estera.



condividi l'articolo



Venerdì 8 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 18:57 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Stellantis con Fiat punta alla "rivoluzione ibrida" in Brasile. Arrivano Fastback e Pulse con motore T200 alimentato da biocarburanti



Industria auto, **Anfia**: a settembre crollata a -50,5% annuale la produzione in Italia



Dacia, dal low-cost al value for money in due decenni ha reinventato il proprio modo di essere

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



FE, test al femminile a Madrid. La britannica Pulling (Nissan) vicina al primo tempo di da Costa (Porsche)



FE, Sandbichler (Hankook): «La gestione degli pneumatici entra a far parte della Formula E, ma non vedremo cambi gemme»



FE, Evans (Jaguar) il più veloce dei test di Madrid. Molto competitive le Porsche della Kiro Race

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Anfia: a settembre produzione auto -50% a 25mila unità

Nei 9 mesi -38% a quota 256mila

TELEBORSA

Publicato il 08/11/2024
Ultima modifica il 08/11/2024 alle ore 18:18



La produzione di sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% a/a. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% a/a. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila

unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. È quanto emerge dai **dati preliminari di Anfia**.

Nel cumulato dei **nove mesi**, invece, sono state prodotte **256mila autovetture**, in diminuzione del 38,3% a/a. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

A settembre 2024 la **produzione dell'industria automotive italiana** nel suo complesso registra un **calo del 30%** rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Guardando ai singoli comparti, la **produzione di autoveicoli (auto e furgoni leggeri e pesanti)** segna -42,6% a settembre e del -25,5% nei nove mesi; **carrozzerie e rimorchi** stabile a settembre e +9,5% nei nove mesi; **parti e accessori** -16,9% e -18,4%.

"A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%) - afferma **Gianmarco Giorda, Dg di Anfia** -. Desta forte preoccupazione il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, Riteniamo inspiegabile che queste risorse siano state dirottate altrove. Auspichiamo che si possa porre rimedio già a partire dal tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre".

Nel periodo gennaio-luglio, **l'export di autoveicoli (auto e veicoli industriali) dall'Italia** vale 1,7 miliardi di euro, mentre l'import vale 2,9 miliardi. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export, con una quota del 19,4%, seguiti da Germania (15%) e Francia (11,3%). Nello stesso periodo, **l'export della componentistica automotive** vale 2,2 miliardi di euro,

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

02/10/2024



Spagna, disoccupazione sale a settembre meno delle attese

01/10/2024

Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di...

24/10/2024

USA, vendita di case nuove a settembre sopra attese

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

08/11/2024

Anima nomina gli advisor per l'OPA di Banco BPM. Cda sceglie Goldman Sachs

08/11/2024

CNH, Marx: ambiente commerciale rimane impegnativo, 2025 importante per lancio prodotti

08/11/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

con un saldo positivo di 595 milioni di Euro.

Il **fatturato del settore** presenta una flessione del 29,5% ad agosto, a causa di una componente interna in calo del 30,6% e di una componente estera a -28,7%. Nei primi otto mesi del 2024, il fatturato cala invece dell'11,5% (-15,3% il fatturato interno e -7,8% quello estero). Infine, il **fatturato delle parti e accessori** presenta una variazione tendenziale negativa del 21,8% ad agosto, mentre nel periodo gennaio-agosto registra un decremento dell'11,5%.

Avio, ricavi e margini 9 mesi in crescita con propulsione difesa e Next Gen EU

08/11/2024

Acinque, utile 9 mesi balza a 15,9 milioni di euro con contributo Agesp

> 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?

Servizio a cura di teleborsa

LA STAMPA

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

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.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Redazione e contatti

ACI Editore

Riviste - Abbonamenti

Home

Guidate

Attualità

Sostenibilità

Sport

Come fare per

Classiche



L' A U T O M O B I L E

PENSATO OGGI
PER GUIDARVI
AL DOMANI

IN EDICOLA IL NUOVO NUMERO

SCOPRI DI PIÙ



Home / Attualità / Addio agli incentivi auto: il Governo italiano cambia rotta

ATTUALITÀ

Condividi con:

Addio agli incentivi auto: il Governo italiano cambia rotta

di Redazione - 08/11/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**PENSATO OGGI
PER GUIDARVI
AL DOMANI**

LA

**IL NUOVO NUMERO IN EDICOLA
SCOPRI DI PIÙ**

**l'automobileclassica
IL NUOVO NUMERO
IN EDICOLA**

SCOPRI DI PIÙ



Il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha ufficialmente **annunciato la cancellazione degli incentivi per l'acquisto di nuove auto a partire dal 2025**. La decisione, presa con un emendamento alla Legge di Bilancio che dirotta 4,6 miliardi di euro del Fondo Automotive verso altre spese, principalmente per la Difesa, è stata accolta con stupore e preoccupazione da parte dell'intero settore automobilistico.

Urso ha motivato la scelta affermando che "è finito il tempo dei bonus" e che gli incentivi, introdotti nel 2022 con il Fondo Automotive, non hanno avuto l'impatto desiderato sulla produzione nazionale di veicoli. Il Ministro ha inoltre sottolineato come gli incentivi destinati all'acquisto di auto, pur avendo contribuito al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e svecchiamento del parco circolante, non abbiano sostenuto in modo significativo la produzione italiana.

Le risorse residue del Fondo, circa 200 milioni di euro l'anno fino al 2030, saranno quindi destinate a sostenere gli investimenti produttivi delle imprese del settore, con particolare attenzione alla componentistica, considerata la vera forza del Made in Italy.

Una scelta che non piace

La decisione del Governo ha scatenato un'ondata di critiche e perplessità. L'UNRAE,



L'Automobile - pensato oggi per guidarvi al domani

BLACK FRIDAY: SCONTO DI 10 EURO SULL'ABBONAMENTO DAL 1 AL 30 NOVEMBRE CON IL CODICE...

[Scopri di più →](#)

Podcast

in collaborazione con RadioAci
[Radio](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

l'associazione di categoria che rappresenta le case automobilistiche estere in Italia, ha evidenziato come gli incentivi fossero uno strumento essenziale per favorire il rinnovamento del parco auto italiano, ancora caratterizzato da una elevata presenza di veicoli vecchi e inquinanti. **Secondo il direttore generale dell'UNRAE, Andrea Cardinali, puntare ad aumentare la produzione nazionale incentivando la domanda era una strategia illusoria.** Il rilancio del settore, sostiene Cardinali, avrebbe dovuto essere perseguito con strumenti diversi.

Anche **Stellantis, il principale produttore automobilistico in Italia, ha espresso preoccupazione per la cancellazione degli incentivi, che rischia di rallentare la diffusione delle auto elettriche** e penalizzare la produzione nazionale. L'azienda, in frequenti colloqui con il Governo, aveva sottolineato la necessità di prevedere incentivi per l'acquisto di auto elettriche, a sostegno della produzione negli stabilimenti italiani.

Cosa potrebbe succedere?

Il futuro degli incentivi auto in Italia appare incerto. **Il Governo ha manifestato l'intenzione di stanziare nuove risorse per il settore automotive, ma non ha ancora chiarito le modalità e le tempistiche di erogazione di tali fondi.** La decisione di cancellare gli incentivi per l'acquisto di nuove auto potrebbe avere ripercussioni negative sul mercato automobilistico italiano, già in difficoltà a causa della crisi economica e dell'aumento dei costi di produzione.

Il 14 novembre è previsto un nuovo incontro al Ministero delle Imprese, il Tavolo Automotive, al quale parteciperanno i rappresentanti di Stellantis, delle Regioni con stabilimenti produttivi, dei sindacati e **dell'ANFIA,** l'associazione nazionale della filiera automotive. L'incontro sarà un'occasione importante per discutere il futuro del settore automotive in Italia alla luce della cancellazione degli incentivi. Saranno presenti proprio i soggetti che si sono mostrati più critici nei confronti della decisione del Governo.



La cancellazione degli incentivi solleva interrogativi sul futuro della transizione ecologica nel settore automotive italiano. Il Ministro Urso, pur ribadendo l'impegno del Governo per la decarbonizzazione al 2035, ha auspicato un intervento dell'Unione Europea per rivedere le regole del Green Deal, promuovendo un approccio di neutralità tecnologica che non penalizzi i biocarburanti e gli e-fuel. Resta da vedere se questa posizione troverà ascolto a Bruxelles e come si evolverà il mercato italiano delle

IL PUNTO DI PIERLUIGI BONORA



ACI) Radio

Il Direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora fa il punto sul fatto più rilevante della giornata offrendo spunti di riflessione per una corretta informazione.

[Vai al podcast →](#)

l'automobileclassica

IL NUOVO NUMERO IN EDICOLA

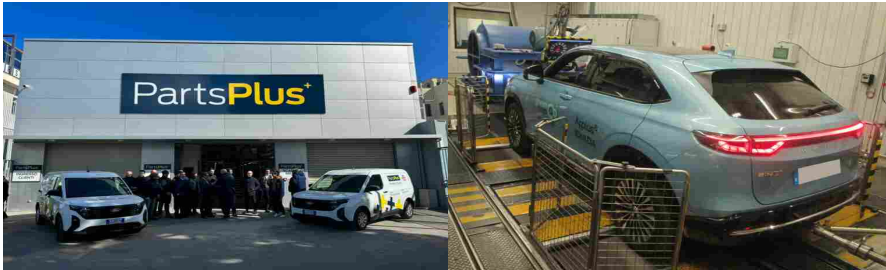


SCOPRI DI PIÙ

auto nei prossimi anni, in assenza di incentivi per l'acquisto di nuove vetture.

TAG decarbonizzazione incentivi 2025 ministro urso

Potrebbe interessarti



ATTUALITÀ, MANUTENZIONE

Ford PartsPlus: una rivoluzione nel mondo dei ricambi auto

Ford PartsPlus si afferma come un nuovo modello di business di successo nel settore della distribuzione di ricambi auto in Italia. Ne parliamo con il suo Direttore, Alessio Franco

di Redazione - 08/11/2024

ATTUALITÀ, SOSTENIBILITÀ

Green NCAP: Jeep Avenger e Honda e:Ny1 dominano la classifica

L'organizzazione indipendente che valuta l'impatto ambientale delle automobili, ha rilasciato i risultati della sua quarta serie di test del 2024 con sette nuovi modelli

di Redazione - 08/11/2024

I più popolari

l'Automobile su Instagram



ATTUALITÀ

Youngclassic, il nuovo numero dal 12 aprile in edicola!

di Redazione - 10/04/2024



ATTUALITÀ

Ecco il nuovo numero di maggio de L'Automobile

di Redazione - 30/04/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Anfia: a settembre produzione auto -50% a 25mila unità



Nei 9 mesi -38% a quota 256mila

8 novembre 2024 - 18.23

Ricerca titolo



(Teleborsa) - La produzione di sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% a/a. Nel cumulo dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% a/a. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. È quanto emerge dai dati preliminari di **Anfia**.

Nel cumulo dei nove mesi, invece, sono state prodotte **256mila autovetture**, in diminuzione del 38,3% a/a. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

A settembre 2024 la **produzione dell'industria automotive italiana** nel suo complesso registra un **calo del 30%** rispetto a settembre 2023, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Guardando ai singoli comparti, la **produzione di autoveicoli (auto e furgoni leggeri e pesanti)** segna -42,6% a settembre e del -25,5% nei nove mesi; **carrozzerie e rimorchi** stabile a settembre e +9,5% nei nove mesi; **parti e accessori** -16,9% e -18,4%.

"A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%) – afferma **Gianmarco Giorda, Dg di Anfia** –. Desta forte preoccupazione il taglio di 4,6

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	44.007	+0,64%
FTSE 100	8.072	-0,84%
FTSE MIB	33.817	-0,48%
Germany DAX	19.215	-0,76%
Hang Seng Index*	20.953,34	+2,02%
Nasdaq	19.276	+0,03%
Nikkei 225	39.276,00	-0,27%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, Riteniamo inspiegabile che queste risorse siano state dirottate altrove. Auspichiamo che si possa porre rimedio già a partire dal tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre".

Nel periodo gennaio-luglio, l'export di autoveicoli (auto e veicoli industriali) dall'Italia vale 1,7 miliardi di euro, mentre l'import vale 2,9 miliardi. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export, con una quota del 19,4%, seguiti da Germania (15%) e Francia (11,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,2 miliardi di euro, con un saldo positivo di 595 milioni di Euro.

Il fatturato del settore presenta una flessione del 29,5% ad agosto, a causa di una componente interna in calo del 30,6% e di una componente estera a -28,7%. Nei primi otto mesi del 2024, il fatturato cala invece dell'11,5% (-15,3% il fatturato interno e -7,8% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori presenta una variazione tendenziale negativa del 21,8% ad agosto, mentre nel periodo gennaio-agosto registra un decremento dell'11,5%.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

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

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I DATI SULLA PRODUZIONE

Auto, crollo del 50% Il Pd: "Serve un fondo per innovare il settore"

I sindacati: "Il 14 novembre al ministero faremo solo presenza autoconvocazione a palazzo Chigi se Meloni non ci chiama"

di **Diego Longhin**

ROMA – Se non arriverà una convocazione della premier Meloni i sindacati metalmeccanici busseranno alle porte di Palazzo Chigi per farsi ricevere. «Se non ci convoca lei ci autoconvocheremo», dice Rocco Palombella, numero uno della Uilm-Uil, parlando anche a nome di Fiom-Cgil e di Fim-Cisl. «Al tavolo automotive del 14 novembre ci presenteremo solo per il rispetto istituzionale, ma andremo poi via. E chiederemo un tavolo a Meloni. In mancanza di una convocazione entro la fine del mese si autoconvocheranno a Palazzo Chigi», ha detto Palombella.

La situazione è complessa e il solo tavolo di Urso per i rappresentanti dei lavoratori non è sufficiente. A settembre 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 30% rispetto a un anno prima, mentre nei primi nove mesi del 2024 diminuisce del 19,6%. Se-

condo i dati preliminari dell'Anfia, la produzione domestica delle autovetture a settembre ammonta a circa 25 mila unità, in calo del 50,5% rispetto a un anno prima. Nei nove mesi, invece, sono state prodotte 256 mila vetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474 mila unità, in calo del 27,6%.

Anche le opposizioni vanno in pressing. Il presidente del senatori Pd, Francesco Boccia, dice che «Urso non ha dato al Pd alcuna risposta sulla politica industriale del governo». E ha presentato una mozione per impegnare la maggioranza e il governo. Si prevede «l'istituzione di un fondo pluriennale per la competitività europea per supportare le imprese del settore implicate nella transizione ecologica». Soldi che serviranno per sostenere la «riconversione produttiva e l'innovazione settoriale». Si fa riferimento poi a «politiche per il mantenimento degli stabilimenti di produzione in Italia» e si chiede di «ripristinare con urgen-

za le risorse del fondo automotive».

I Dem puntano a rafforzare le politiche di sostegno dell'elettrico, aumentando le infrastrutture per la ricarica e «prevedendo che l'erogazione di bonus e incentivi per favorire la produzione e la vendita di autoveicoli elettrici sia condizionata e vincolata a una percentuale minima di componentistica prodotta nel mercato italiano ed europeo». Il Pd chiede anche la proroga della cassa integrazione perché teme che nel 2025 la crisi possa provocare 25 mila esuberanti nel comparto. Anche Stellantis Italia interviene: «Abbiamo un piano per l'Italia - si legge sul profilo LinkedIn - ma non è Stellantis a orientare la politica industriale del Paese, le sue linee guida politiche, economiche e normative. Il settore automotive in Europa vive un momento cruciale nella transizione indicata dalle istituzioni. Per questo motivo, sarà fondamentale concentrarsi su un metodo di lavoro e sulla ricerca di soluzioni concrete al tavolo del 14 novembre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In numeri

25 mila

Le auto

È la produzione domestica di auto registrata nel settembre scorso, secondo i dati preliminari forniti dall'Anfia

-38,3%

Il calo nei nove mesi

Da gennaio a settembre sono state prodotte 256 mila vetture, con una flessione a doppia cifra rispetto allo stesso periodo del 2023



ANFIA: «A SETTEMBRE PRODOTTE IN ITALIA IL 50% DI AUTO IN MENO»

Mirafiori nel baratro: rischio stop anche a dicembre

I sindacati temono un blocco prolungato degli impianti. Stellantis non smentisce: «Ancora non è stato deciso»

■ L'attività nello storico stabilimento Stellantis di Mirafiori è appena ripresa e già si teme un nuovo stop a lungo termine. «I lavoratori di Mirafiori, rientrati lunedì in fabbrica temono una chiusura prolungata dello stabilimento per tutto il mese di dicembre, anche se ancora non ci sono comunicazioni ufficiali da parte della direzione». Ad affermarlo è Edi Lazzi, segretario generale della Fiom torinese. Stellantis non conferma i rumors. «Si tratta di un' indiscrezione giornalistica che non ha conferme ufficiali. Verificheremo i programmi di produzione di dicembre nelle prossime settimane», spiega l'azienda. Dunque non ci sono conferme ma neppure

smentite. E comunque è già prevista da un accordo aziendale con i sindacati la chiusura della fabbrica torinese dal 18 dicembre fino a inizio gennaio per le festività natalizie.

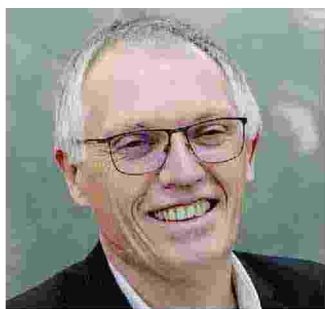
Presto, come confermato dal Ministro Urso, si riunirà il tavolo Stellantis, «dal quale è lecito attendersi risposte concrete da parte dell'azienda sul destino degli stabilimenti italiani e dei lavoratori», afferma in una nota Paola Ambrogio, senatore di Fratelli d'Italia e componente della Commissione Bilancio di Palazzo Madama. «Anzi - continua - è ormai indispensabile che Stellantis chiarisca le proprie intenzioni: il governo è pronto ad accompagnare un piano di rilancio, ma

solo in presenza di un progetto industriale tangibile, credibile e concreto».

I primi consuntivi parziali sul settore sono comunque disastrosi. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, l'associazione della filiera automotive, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% sul settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila auto, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Al tavolo con governo il numero uno di Stellantis, Carlos Tavares, dovrà giustificare questo disastro.

A.BAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Carlos Tavares (LaPresse)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Giù la produzione industriale

ISTAT La discesa si registra per il ventesimo mese di fila. Male moda e auto

ROMA - L'industria a picco. La discesa della produzione italiana non si arresta e settembre, per il ventesimo mese di fila, porta il segno meno. La performance negativa tocca diversi settori ma a fare peggio sono ancora auto e moda, con cali che raggiungono le due cifre. In uno scenario, quello presentato dai dati Istat, che spinge a fare i conti con una crisi non passeggera. Ma che comunque non vede l'Italia sola nel panorama europeo. Spunti positivi arrivano invece dalle vendite al dettaglio, mentre gli occhi restano puntati sulla crescita economica. A settembre, la produzione industriale cala dello 0,4% rispetto ad agosto e scende del 4% rispetto a un anno prima.

Questa contrazione «si accentua», segnala l'Istat, e dura da ben venti mesi: bi-

sogna andare indietro fino a gennaio 2023 per trovare il segno positivo, dopo una serie di meno. Anche il terzo trimestre chiude negativo, con la produzione industriale che diminuisce dello 0,6% rispetto ai tre mesi precedenti. Nel confronto annuo, si vede che tutti i comparti, compresi i beni di consumo, vanno giù. E tra i settori, aumenta la fabbricazione di apparecchiature elettriche (+5,9%) e di computer e prodotti di elettronica (+1,9%), crollano invece la fabbricazione di mezzi di trasporto (-15,4%) e l'attività delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (-10,7%).

Se per l'Italia la macchina produttiva va male, non va meglio per gli altri principali competitor europei: l'ex locomotiva Germania fa anche peggio, con la produzione calata a settem-

bre del 4,6% rispetto allo stesso mese del 2023 e del 2,5% rispetto ad agosto. Non sfugge neanche la Francia (rispettivamente -0,6% e -0,9%). Una dinamica riflessa sugli scambi commerciali, mentre pende il rischio di dazi Usa sulle importazioni.

E la crescita dell'economia resta nel mirino. Nel terzo trimestre, il Pil italiano è rimasto stazionario rispetto ai tre mesi precedenti. L'attività economica «ha rallentato rispetto alla prima metà dell'anno, segnando un risultato peggiore rispetto ai principali partner europei e alla media dell'area euro (+0,4%)», segnala lo stesso Istituto di statistica, con la ripresa della Germania, l'accelerazione della Francia e il dinamismo della Spagna. Ed è proprio sugli ultimi dati della crescita italiana che richiama «attenzione per-

ché non sono completamente incoraggianti» il commissario europeo agli Affari economici, Paolo Gentiloni, invitando il governo alla «messa a terra» delle risorse del Pnrr, decine di miliardi. Ma l'intera economia internazionale, che pure «mostra una crescita stabile», è tuttavia caratterizzata «da elevata incertezza e rischi al ribasso» legati alle tensioni geo-economiche, avverte l'Istat. Intanto, di fronte al crollo della produzione industriale, consumatori e imprese non nascondono l'acuirsi dei timori. L'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) sottolinea che la produzione automotive registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30% annuo) e che ancor di più desta «forte preoccupazione» il taglio di 4,6 miliardi al fondo nella manovra di bilancio.



L'interno di un'impresa tessile in Campania



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Italia, l'industria va in retromarcia

Istat. Indice in calo del 4% su base annua alla fine del terzo trimestre, il segno meno dura da venti mesi, mentre il Pil resta stabile. Gentiloni: «Si spendano i soldi del Pnrr»

BARBARA MARCHEGIANI

ROMA. L'industria a picco. La discesa della produzione italiana non si arresta e settembre, per il ventesimo mese di fila, porta il segno meno. La performance negativa tocca diversi settori, ma a fare peggio sono ancora auto e moda, con cali che raggiungono le due cifre. In uno scenario, quello presentato dai dati Istat, che spinge a fare i conti con una crisi non passeggera. Ma che, comunque, non vede l'Italia sola nel panorama europeo. Spunti positivi arrivano dalle vendite al dettaglio, mentre gli occhi restano puntati sulla crescita economica.

A settembre la produzione industriale cala dello 0,4% rispetto ad agosto e scende del 4% rispetto ad un anno prima. Questa contrazione «si accentua», segnala l'Istat, e dura da ben venti mesi: bisogna andare indietro fino a gennaio 2023 per trovare il segno positivo, dopo una serie di meno. Anche il terzo trimestre chiude negativo, con la produzione industriale che diminuisce dello 0,6% rispetto ai tre mesi precedenti.

Nel confronto annuo si vede che

tutti i comparti, compresi i beni di consumo, vanno giù. E tra i settori aumenta la fabbricazione di apparecchiature elettriche (+5,9%) e di computer e prodotti di elettronica (+1,9%), crollano invece la fabbricazione di mezzi di trasporto (-15,4%) e l'attività delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (-10,7%). Se per l'Italia la macchina produttiva va male, non va meglio per gli altri principali competitor europei: l'ex locomotiva Germania fa anche peggio, con la produzione calata a settembre del 4,6% rispetto allo stesso mese del 2023 e del 2,5% rispetto ad agosto. Non sfugge neanche la Francia (rispettivamente -0,6% e -0,9%). Una dinamica riflessa sugli scambi commerciali, mentre pende il rischio di dazi Usa sulle importazioni.

E la crescita dell'economia resta nel mirino. Nel terzo trimestre, il Pil italiano è rimasto stazionario rispetto ai tre mesi precedenti. L'attività economica «ha rallentato rispetto alla prima metà dell'anno, segnando un risultato peggiore rispetto ai principali partner europei e alla media dell'area euro (+0,4%)», segnala lo stesso Istituo

di statistica, con la ripresa della Germania, l'accelerazione della Francia e il dinamismo della Spagna. Ed è proprio sugli ultimi dati della crescita italiana che richiama «attenzione perché non sono completamente incoraggianti» il commissario europeo agli Affari economici, Paolo Gentiloni, invitando il governo alla «messa a terra» delle risorse del «Pnrr», decine di miliardi.

Ma l'intera economia internazionale, che pure «mostra una crescita stabile», è tuttavia caratterizzata «da elevata incertezza e rischi al ribasso» legati alle tensioni geo-economiche, avverte l'Istat.

Intanto, di fronte al crollo della produzione industriale, consumatori e imprese non nascondono l'acuirsi dei timori. L'Anfia sottolinea che la produzione automotive registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30% annuo) e che ancora di più desta «forte preoccupazione» il taglio di 4,6 miliardi al fondo nella Manovra. La Cgil sostiene che i dati Istat «smentiscono la narrazione del governo» e rilancia l'allarme sugli oltre 120mila lavoratori a rischio tra transizioni e vertenze.



Paolo Gentiloni



Crescere nell'era dei nuovi dazi

Prosegue il "Festival delle Città Impresa": appuntamento con un incontro dedicato al tema dell'economia con focalizzazione sul campo dei dazi internazionali. Il Festival Città Impresa ospita un dibattito cruciale sull'impatto dei nuovi dazi sull'economia globale. In un contesto internazionale sempre più complesso, le barriere commerciali rappresentano una sfida significativa per le imprese. Non perdere l'occasione di approfondire le implicazioni di questa nuova era protezionistica. [Clicca qui per prenotare.](#) Intervengono Giovanni Tria, presidente Fondazione Enea Tech e Biomedical e già ministro dell'Economia e delle Finanze Roberto Vavassori, presidente **ANFIA** Federico Visentin, presidente Mevis, Fondazione Cuoia e Federmeccanica Festival Dal 2008, Città Impresa-Festival dei Territori Industriali è luogo di dibattito internazionale sulle questioni chiave dell'economia e della società contemporanea: ogni anno, in primavera e in autunno, Bergamo Città Impresa, festival dei territori industriali, nel corso dell'edizione 2024 inviterà a riflettere sulla transizione in corso nell'economia e nelle imprese. Il 2024 è un anno in cui la situazione geopolitica mondiale è al centro del dibattito pubblico, sia a causa delle numerose elezioni in calendario, sia per i conflitti in corso. Quali sono le ricadute sull'economia e sulle imprese? Durante i tre giorni del festival a Bergamo, si discuterà ampiamente di queste trasformazioni, offrendo al pubblico interessato allo sviluppo delle imprese e dei territori spunti di riflessione per affrontare il futuro del nostro Paese.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"Cancellati gli incentivi auto? Era tutto previsto, ora pensiamo a quello che vogliono i c | Gazzett

Gli Ecobonus spariscono dal mercato, ma restano le incertezze sull'auto elettrica e sull'uso intelligente dei fondi pubblici. "Serve che l'Europa prosegua nel tutelare gli interessi della sua industria", insiste il vicepresidente di **Anfia**, Marco Stella: "Per non lasciare il mercato alla Cina servono auto interessanti" Come dovevasi dimostrare. "Noi tagliamo gli incentivi per rottamare e acquistare auto fatte in Cina, questi 700 milioni non ci sono più, ma 800 milioni di residui sono pronti da domattina, chi vuole investire in automotive per produrre è benvenuto". Dopo l'anticipazione di Gazzetta Motori del 29 ottobre, il 7 novembre arriva comunicazione ufficiale della cancellazione degli Ecobonus per il 2025 e per gli anni a venire. L'annuncio tocca al ministro Economia, Giancarlo Giorgetti, in audizione di fronte alle Commissioni Bilancio di Camera e Senato, mentre nelle stesse ore gli fa eco il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, da Palazzo Madama: "Gli incentivi destinati all'acquisto non hanno avuto effetti positivi sulla produzione. Dobbiamo prenderne atto e concentrare le risorse sugli investimenti". Tutto chiaro? Nient'affatto. "Casomai la sfida è appena cominciata", questo il giudizio di un osservatore privilegiato come Marco Stella, vicepresidente e presidente del gruppo componenti di **Anfia**, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica con cui il governo collabora nella scrittura di un piano per il settore automotive in Italia. La fine degli Ecobonus auto è solo una cattiva notizia oppure obbliga finalmente a ragionare? Marco Stella, valeva la pena rinunciare agli incentivi auto? "Il fondo automotive presentato il 18 febbraio 2022 era dotato di 8,7 miliardi pensando a compensare il Pnrr, cioè lo strumento principale pensato per far evolvere tanti settori ma che non si occupava specificatamente di auto. Serviva aiutare la transizione fino al 2030 e prevedeva che fino al 2024 le somme sarebbero state spese in maniera preponderante nell'incentivo alla domanda, quelli che noi chiamiamo incentivi auto. Dal 2025 in poi l'asticella si sarebbe spostata verso all'incentivo all'offerta, ovvero sul sostegno alla filiera produttiva per trasformare gli stabilimenti e aiutare l'arrivo di nuove tecnologie. Dunque siamo in linea, ora i soldi vanno diretti sulle aziende che devono riorganizzarsi rispetto a tutti i cambiamenti in corso. Nel frattempo però ci siamo accorti dell'arrivo dei cinesi, almeno una generazione e mezza avanti in termini di soluzioni tecnologiche. La delusione è stata casomai veder decurtato questo fondo dell'80% del residuo, con uno spostamento altrove di circa 4,6 miliardi". Ma in cambio degli incentivi, l'Italia cosa ottiene? "Abbiamo più di venti proposte da presentare al ministero del Made in Italy, pensate per aumentare la competitività su ricerca e sviluppo, sulle competenze delle persone. Nel 2023 le 2.135 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa 170.000 addetti e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a 58,8 miliardi di euro. Dobbiamo mantenere e provare a rilanciare uno dei settori industriali più importanti per l'Italia. L'auto vale il 5% del nostro Prodotto Interno Lordo ed è strategica più che mai in un momento in cui l'Europa non si sta dimostrando competitiva. Abbiamo bisogno di arginare il trasferimento della produzione all'estero, verso l'Asia. Altrimenti ci ritroveremo solo ad importare auto, lasciando a chi viene la libertà di imporre il prezzo che vuole. Non saremo più autonomi". Basteranno 200 milioni di euro l'anno? "Dobbiamo lavorare seriamente sul costo dell'energia per le aziende, che in Italia ora è superiore del 30% alla Spagna, del 50% rispetto agli Stati Uniti. Serve andare verso una competitività seria, sulla ricerca tecnologica, sui costi e sulla velocità con cui le imprese si trasformano. Serve che l'Europa prosegua nel tutelare gli interessi della sua industria verso il mondo, che rifletta sul concetto di 'contenuto minimo indispensabile', ovvero un numero di elementi da fabbricare necessariamente qui, che possa autorizzare a considerare le auto prodotte da costruttori esteri nel nostro continente come europee". Tutto questo perché gli incentivi non hanno funzionato? "Non giriamoci attorno. È chiaro che gli Ecobonus sono nelle esperienze di tutti i Paesi che stanno facendo questo percorso, sono un elemento fondamentale per l'adozione della tecnologia elettrica. Le vendite rallentano ovunque quando calano gli incentivi, perfino in Cina, ma la riflessione è parecchio più ampia. Il Regno Unito ha obiettivi ancora più sfidanti e ravvicinati sulla vendita di auto elettriche rispetto all'Europa. Sta investendo una cifra di denaro pubblico non lontana dai 2,5 miliardi di sterline. Possiamo permetterci investimenti di questa natura per stimolare la domanda? Che succede se il denaro pubblico poi non ritorna sul territorio nazionale? Il rischio è sempre quello di incentivare in prevalenza importazioni dall'Asia. Da cittadino lo troverei giusto? È una riflessione che in Europa fanno tutti da quando abbiamo capito che diventavamo una prateria per i cinesi, che d'altro canto hanno agito da imprenditori, come era logico. L'Europa è l'unico territorio che ha scelto per il 100% elettrico dal 2035, e sono venuti immediatamente qui a vendere i loro prodotti". Noi nel frattempo ci siamo complicati le cose? "L'Italia è in prima linea nel capire se le istituzioni comunitarie vorranno rivedere la normativa Cafe, che impone delle multe in

rapporto alla Co2 media delle vetture vendute da ogni costruttore in anno. Bisogna capire se Bruxelles è pronta a sospendere l'applicazione perlomeno per un paio d'anni, altrimenti i costruttori pagherebbero due volte le multe, perché hanno venduto troppe poche auto elettriche e troppe con motore a combustione interna. Soprattutto, verrebbe penalizzato il cittadino europeo. I costruttori, invece che affrontare 15 o 16 miliardi di euro di multe preferirebbero produrre e mettere sul mercato 2,5 milioni di auto in meno. In un mercato che ha già perso il 30% quest'anno, sarebbe una mazzata altrettanto importante". Non le sembra un modo per guadagnare tempo? "La trasformazione verso l'elettrico è proprio una questione di tempo. Ci vogliamo ricordare che uno dei problemi principali sono le infrastrutture e i tempi di ricarica? I costruttori si stanno occupando di avere un prodotto appetibile al di là dei Bonus. Sono finiti gli incentivi? Non è meglio riflettere su cosa serve al consumatore per acquistare le auto? Sono anni che raccontiamo che conta la mobilità e l'auto è morta, che vale solo la tecnologia a bordo e serve comprendere la complessità delle reti di ricarica e delle app. Lo smartphone si è imposto perché portava nuove funzioni in semplicità, ma ora oggi l'auto non lo è. Non sembra comprensibile. Abbiamo delegato la relazione con i clienti a chi si occupa di energia e di infrastruttura di ricarica. Ci dobbiamo occupare del consumatore solo con gli incentivi o anche quando pensiamo a quanto è profonda la trasformazione che stiamo chiedendo alle sue abitudini?".

Via italiana a circolarità e decarbonizzazione

Green economy

Sara Deganello

Economia circolare, decarbonizzazione, gestione delle risorse idriche, rigenerazione degli ecosistemi. Sono i principali ambiti di soluzioni e buone pratiche che istituzioni e aziende italiane condivideranno a Baku dall'11 al 22 novembre, all'interno del Padiglione Italiano alla COP29 in Azerbaigian, nel palinsesto organizzato dal Ministero dell'Ambiente. Sullo sfondo, i due pilastri indicati dalla presidenza della conferenza: migliorare l'ambizione, cioè andare verso piani nazionali di contrasto al cambiamento climatico sempre più esigenti, e consentire l'azione, cioè realizzare questi piani, con le risorse finanziarie necessarie. L'obiettivo rimane la riduzione delle emissioni per contenere l'aumento della temperatura al di sotto

della soglia di 1,5°C. «L'Italia sta agendo, nel solco dell'accordo di Parigi, sostenendo soluzioni intersettoriali e costruendo partenariati resilienti, fornendo un contributo alla gestione dei rischi sempre maggiori connessi ai cambiamenti climatici», indica il ministero dell'Ambiente.

Qualche esempio concreto che verrà portato a Baku? Leonardo ha realizzato Floris, strumento usato nella missione Flex dell'Esa, che sarà in grado di fornire mappe globali della fluorescenza della vegetazione e misurerà per la prima volta dallo spazio l'attività fotosintetica e lo stato di salute della vegetazione. UnipolSai è capofila del progetto Life Ada (ADaptation in Agriculture), finanziato dall'Ue, che connette assicuratori e agricoltori con l'obiettivo di costruire insieme misure adattive per migliorare la capacità di questi ultimi di affrontare i rischi climatici. Corepla, consorzio di raccolta e riciclo di imballaggi in plastica, condividerà i risultati di un sistema che nel 2023 ha avviato a recupere

ro 741.041 tonnellate di plastica.

«Le competenze in economia circolare dell'Italia sono di primissimo livello», ricorda Fabio Fava, docente dell'Università di Bologna e presidente del comitato scientifico di Ecomondo, che porterà a Baku i messaggi emersi durante l'edizione appena conclusa: «È chiara la necessità di intervenire sulla riduzione della pressione sull'ambiente, con iniziative di circolarità, e di ripristinare gli ecosistemi danneggiati. Importante è partire, farlo sui territori. E da lì far iniziare un confronto tra pubblico, privato, istituzioni, a livello nazionale e internazionale, capace di distillare indicazioni per una strategia sul cli-

ma che non può essere che globale».

Edison sottolineerà il ruolo del nucleare come fonte programmabile complementare alle rinnovabili, e come la filiera nucleare nazionale potrebbe svolgere un ruolo chiave nello sviluppo e nella produzione di componenti e impianti, con ricadute positive sul sistema economico del Paese. Anfia, Anita, Federchimica-Assogasliquidi, Unem porteranno le testimonianze delle aziende sul fronte della decarbonizzazione del trasporto pesante, ricordando che il nostro Paese è già all'avanguardia nei biocarburanti avanzati. Il tutto in un contesto internazionale dove l'Italia è impegnata anche nel Piano Mattei, con Cdp che ha intensificato il suo impegno in Africa anche grazie alle risorse del Fondo italiano per il clima, gestito per conto del Ministero dell'Ambiente: con una dotazione di 4,4 miliardi di euro, rappresenta oggi uno dei principali strumenti di finanza climatica istituiti da un Paese europeo, tra l'altro proprio a COP27.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Necessario intervenire su riduzione della pressione sull'ambiente e ripristino degli ecosistemi danneggiati





A preoccupare è il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria

IL FOCUS

Crisi dell'automotive In regione a rischio 4mila posti di lavoro

L'intero comparto, secondo l'istituto nazionale di statistica, registra un calo del 30% rispetto allo stesso periodo del 2023 mentre nei primi nove mesi del 2024 è diminuito del 19,6%

BARÌ

A soffrire maggiormente del calo della produzione industriale in Italia è ancora una volta il settore dell'Automotive. Secondo l'ultimo report Istat, a settembre 2024, la produzione nazionale registra, nel suo complesso, un calo del 30% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, mentre nei priminovemesi del 2024 diminuisce del 19,6%. A confermare il quadro tracciato dall'Istituto nazionale di statistica anche i dati preliminari dell'Anfia, secondo cui la produzione domestica delle sole autovetture a settembre ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulo dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. «A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra - sottolinea Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - per il settimo mese

consecutivo (-30%). Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene un trend negativo a settembre (-42,6%), complice la pesante contrazione, -50,5%, registrata, secondo i dati preliminari dell'Anfia, dalla produzione di autovetture. Così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -16,9%. Auspichiamo che il Governo possa trovare risorse per il settore già a partire dal tavolo convocato presso il Mimit per il 14 novembre, facendo in modo che il focus torni sulle politiche industriali».

La crisi in Puglia

A destare le maggiori preoccupazioni è soprattutto il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, in quanto le risorse stanziare per il 2025-2030 erano finalizzate ad accompagnare la transizione del settore intervenendo non solo sul lato della domanda, ma anche dell'offerta, con l'obiettivo di supportare la filiera italiana e colmare i dislivelli di competitività rispetto agli altri maggiori Paesi dell'automotive. Per

tornare ai numeri, nella sola provincia di Bari sono quasi 8mila i lavoratori che dipendono dalla produzione di componentistica per il settore automotive. Solo in Puglia sarebbero, dunque, oltre 4mila i dipendenti a rischio di perdere il posto di lavoro. Solo una settimana fa i lavoratori e le sigle sindacali erano scese in piazza a Bari per protestare e chiedere al Governo italiano e a quello europeo, una neutralità tecnologica e un aiuto, attraverso ammortizzatori sociali mirati che aiutino i lavoratori a mantenere un livello adeguato di stipendi. Le proteste vanno avanti dal lontano 2022, e ha sempre avuto come obiettivo finale l'ottenimento della proroga al 2050 per la transizione totale al "green" e lo stop alla produzione delle autovetture endotermiche e ibride. «Una situazione drammatica - avevamo dichiarato i sindacati baresi - Noi produciamo componenti per Stellantis, Volkswagen, Audi, Bmw. Aziende più colpite dal cambiamento. In Italia, ad oggi, non ci sono le strutture per poter passare al 100% all'elettrico, così facendo perderemo posti di lavoro». **FRA.SORR.**



BERGAMONews

TEMI DEL GIORNO: INTELLIGENZA ARTIFICIALE ELEZIONI AMERICANE ATALANTA DONIZETTI OPERA ABBONATI

BERGAMO

Visentin: "Sui dazi Usa l'Europa deve negoziare, l'Italia non avrà rapporti privilegiati con Trump"

Focus sulle sfide per le imprese italiane e per l'Europa dopo il voto americano, tra cui i nuovi dazi. "Quelli statunitensi faranno alzare l'inflazione interna e dunque terranno alti i tassi d'interesse", commenta Federico Visentin (Federmeccanica). Scettico sul protezionismo l'ex ministro Tria. E sui dazi posti dall'Ue sulle auto elettriche cinesi, Vavassori (Anfia) annuncia: "Il negoziato porterà ad un sistema che parificherà i prezzi delle auto cinesi con i prezzi medi dei veicoli elettrici europei"



di Redazione
Economia

10 Novembre 2024

16:55



Ascolta questo articolo ora...



Bergamo. Per competere nell'era dei nuovi dazi "quello che dovremo fare è negoziare. Serve farlo come Europa a tutela del mondo delle imprese". Nonostante il Governo ripeta che Trump avrà un occhio per l'Italia, anche per un'affinità politica, "credo che il nostro Paese non avrà di per sé nessun rapporto privilegiato sugli Stati Uniti".

È il punto di vista delle imprese di fronte ai nuovi scenari economici, espresso da **Federico Visentin**, nella giornata conclusiva al **Kilometro Rosso del Festival Bergamo Città Impresa**, che per tre giorni, dall'8 al 10 novembre, ha incentivato le riflessioni sulle sfide per le imprese italiane e per l'Europa dopo il voto americano. E il tema dazi è stato catalizzatore del dibattito finale che ha coinvolto, oltre al presidente di Mevis, Federmeccanica e Fondazione Cuoia, anche **Paolo Poma**, vicepresidente della Camera di Commercio Italo-Germanica e ad di Automobili Lamborghini, **Giovanni Tria**, presidente della Fondazione Enea Tech e Biomedical e già ministro dell'Economia e delle Finanze, e **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**.

"La prima impressione delle imprese è di grande preoccupazione - continua il presidente di **Federmeccanica** -. L'aumento dei dazi farà alzare i prezzi interni e l'inflazione americana causando un mantenimento su livelli alti dei tassi di interesse da parte della Fed e di conseguenza della Bce. Le imprese fanno fatica a comprendere questo disegno", dice sottolineando che già con l'amministrazione Biden "le imprese italiane si sono trovate a combattere i dazi posti sull'esportazione di componenti o prodotti contenenti alluminio. È passata sottotraccia ma ha colpito l'Italia come unico Paese europeo, oltre ad altri Stati del Far East". Secondo Poma, la Germania "non può che essere contraria ai dazi americani e anche l'Europa deve esserlo, perché Germania e Italia sono i primi paesi per avanzo commerciale verso gli Usa. I dazi deprimono la produttività già fortemente indebolita in Europa a causa dalla carenza tecnologica rispetto alla Cina. La via d'uscita dev'essere fare fronte comune verso i due blocchi Cina e Usa".



Scettico sull'onda di protezionismo americano anche l'ex **ministro Tria**. "Dobbiamo sperare che sia un periodo transitorio anche perché la politica dei dazi non aiuterà a migliorare la bilancia commerciale americana in primis - commenta -. Veniamo da cambiamenti importanti negli scenari globali. La Cina infatti si è trasformata e non è più la fabbrica del mondo per tutte le produzioni a basso valore aggiunto. Ora è salita ai vertici della catena del valore aggiunto e questo cambia gli equilibri". E per governare questo cambiamento della globalizzazione "bisogna ricostruire la cooperazione internazionale esattamente come si fece per uscire dalla crisi del 2008, mentre dalla crisi pandemica siamo usciti senza un coordinamento delle politiche commerciali dei vari paesi per ricostruire le catene produttive globali", aggiunge Tria.

E proprio sui dazi tra Cina e Europa, in particolare sull'auto elettrica, punta l'attenzione **Vavassori**. "La Cina è oggi l'elefante nella stanza con l'ambizione di diventare dominante a livello economico globale. E i dazi sono un mezzo per farlo. La Cina non è contenta dei dazi europei ma si sta negoziando a oltranza e forse già la settimana prossima potrebbe arrivare un annuncio tra Commissione Europea e governo cinese per un sistema non più di dazi ma di prezzi che dalla Cina dovrebbero parificarsi con i prezzi medi dei veicoli elettrici europei - rivela il presidente di **Anfia** -. La ratio è non avere troppi stabilimenti cinesi nei nostri territori europei". Eppure l'Italia stessa sta lavorando all'arrivo di un player cinese che produca auto in loco. "Vero, gli stabilimenti cinesi per produrre auto in Italia li vogliamo purché utilizzino almeno il 40-45% della componentistica europea e soprattutto italiana a cui, sommando la batteria elettrica che naturalmente in Italia non abbiamo e il cui valore pesa per il 50% dell'auto, significa produrre auto di fatto italiane".



La giornata conclusiva del Festival al Kilometro Rosso era stata aperta con i consueti saluti di **Alberto Bombassei**, presidente emerito di Brembo, che ha lanciato un monito sul tema dell'innovazione: "Su questo stesso palco è stato nostro ospite poche settimane fa **Mario Draghi** che ha illustrato il suo rapporto sulle prospettive della competitività dell'Unione Europea - ha commentato Bombassei -. Un rapporto che ha riconosciuto assoluta centralità all'innovazione, confortandoci sullo sforzo che da 15 anni compiamo come Kilometro Rosso cercando di seminare innovazione in Italia". A seguire il dibattito sulle leadership femminili al vertice delle istituzioni, con un focus su **Kamala Harris, Giorgia Meloni e Ursula von der Leyen** a cui hanno preso parte Elena Carnevali, sindaca di Bergamo, Tommaso Nannicini, docente di economia dell'Istituto Universitario Europeo, già sottosegretario e senatore, Lia Quartapelle, deputata e vicepresidente in Commissione Esteri, e Giuseppe Sarcina, giornalista del Corriere della Sera. In chiusura di mattinata l'analisi del voto americano "da Costa a Costa" con il vicedirettore del Post, Francesco Costa.

"È stata una edizione di straordinario interesse con momenti di altissima partecipazione, indice del fatto che il mondo imprenditoriale in questo momento si sta interrogando sulla costruzione di nuovi orizzonti e ha la consapevolezza che attraverseremo mesi ancora complicati. Rimane però la fiducia che siano proprio i momenti complicati quelli in cui si può trovare la chiave per il futuro", dichiara il direttore del Festival Città Impresa e fondatore di ItalyPost, Filiberto Zovico, tracciando il bilancio della manifestazione.

Più informazioni

© Riproduzione riservata

Bergamo Città Impresa dazi usa Kilometro Rosso

Alberto Bombassei Federico Visentin giovani tria

Mario Draghi

DATAROOM



Auto, decine di migliaia i posti a rischio

di **Milena Gabanelli**
e **Rita Querzè**

Il futuro dell'automotive a rischio, con una perdita di 50 mila posti di lavoro a fronte di una produzione di 700 mila auto. Tagliati dal governo 4,6 miliardi di fondi già destinati all'automotive.

a pagina 17

Lo scenario



4,6 miliardi
di fondi tagliati
dal governo



50 mila
posti di lavoro
a rischio



700 mila
auto prodotte

DATAROOM



Corriere.it

Guardate il video sul sito del «Corriere della Sera» nella sezione Dataroom con gli approfondimenti di data journalism

Industria dell'auto, il futuro che ci attende

PRODUZIONE IN CALO DA 30 ANNI: A RISCHIO 50 MILA POSTI DI LAVORO
L'UE LITIGA SULL'ELETTRICO, MENTRE LA CINA INVADE IL MERCATO
IL GOVERNO TAGLIA 4,6 MILIARDI DI AIUTI. I PATTI CON STELLANTIS

di **Milena Gabanelli** e **Rita Querzè**

Sono già 25 mila i posti di lavoro a rischio in Italia nel settore dell'auto e a breve, se non aumentano i livelli produttivi, diventeranno almeno 50 mila. Questa la cruda analisi di Alix Partners per il tavolo dell'automotive presso il ministero delle Imprese. È l'effetto combinato di due fattori: lo stop al motore a scoppio dal 2035 e la spietata concorrenza cinese. Circostanze che però si innestano in un Paese dove la produzione è in calo dagli anni 90, e che quest'anno registrerà il peggiore risultato dal 1956. Il ruolo chiave lo gioca Stellantis perché in Italia è l'unico grande produttore. E perché è difficile attirare nuove case in una fase in cui la domanda in Europa sta drammaticamente scendendo. Il ministro Adolfo Urso ha accettato le richieste del gruppo garantendo 950 milioni di incentivi nel 2023 e chiedendo in cambio di alzare la produzione a un milione di veicoli, quota minima per difendere l'occupazione nella filiera. Il risultato è che si chiuderà l'anno, se va bene, a 500 mila veicoli, e a nulla serve chiedere di restituire almeno in parte quello che negli anni il Paese ha dato all'azienda torinese, perché Stellantis risponde così: «Fiat era un'altra realtà e oggi la famiglia Agnelli-Elkann è solo uno degli azionisti, la società non è più italiana, andiamo a produrre dove costa meno, punto».

La tempesta perfetta

Intanto mentre in Europa si litigava sul passaggio all'elettrico, la Cina sovvenzionava le sue aziende, che ora sono una generazione

più avanti in termini di tecnologia (tempo di ricarica delle batterie, infrastrutture di ricarica, software, user experience, tempo di sviluppo dei nuovi prodotti). La conseguenza è lo sbarco di auto elettriche made in China sul mercato europeo a costi competitivi (meno 20%). La reazione è stata quella dei dazi: dal 17 al 35% per i prossimi 5 anni. Una barriera commerciale necessaria a prendere tempo per innovare e recuperare competitività. Secondo i dati del rapporto Draghi, nei prossimi cinque anni la capacità produttiva dell'automotive europeo rischia di ridursi ogni anno del 10%. Ma se in Italia la produzione è in calo da trent'anni un motivo ci sarà. E da lì bisogna ripartire.

Il costo del lavoro

Cominciamo a vedere il costo del lavoro nei Paesi europei dove Stellantis ha gli stabilimenti. In Italia, per l'azienda il costo orario di un operaio metalmeccanico è di 29 euro, in Francia sale a 35 e in Germania a 44. Certo in Polonia si scende a 12 euro e in Serbia a 7. Invece in Spagna, dove Stellantis ha già prodotto nel 2023 il milione di veicoli a cui noi aspiravamo, il costo orario è di 25 euro. Confrontando gli stabilimenti di Saragozza e Madrid con quelli di Melfi e Mirafiori, secondo Stellantis il costo del lavoro in Italia è del 22% più alto e la produttività è del 38% più bassa. Le ragioni sarebbero imputabili a un maggiore assenteismo rispetto alla Spagna (comunque inferiore rispetto a quello della Germania), e più personale con ridotte capacità lavorative per motivi di età o sanitari. Ma la produttività è bassa anche perché i due stabilimenti italiani non viaggiano a pieno regime, e questo non dipende certo dai lavoratori. Inoltre la produttività e il suo

mantenimento dipende anche dagli investimenti (fatti o mancati). Sul fronte della componentistica invece le aziende italiane segnalano una produttività più elevata rispetto a Francia e Spagna.

Certamente non si può pensare di recuperare competitività sulle retribuzioni in un Paese che ha visto uno dei maggiori cali dei salari reali tra i Paesi Ocse dal 1990 a oggi.

Il costo dell'energia

I costi di un assemblatore di automobili sono dovuti circa per il 10% al personale, un altro 12% dipende dall'energia. La comparazione fra i Paesi europei dove Stellantis ha i suoi stabilimenti mostra che l'Italia ha in assoluto il prezzo più alto: 103 euro al MWh, contro i 49,3 della Francia, i 71,4 della Germania, i 92,1 della Polonia, i 91,5 della Serbia e i 53,7 della Spagna. Si discute di un ritorno al nucleare attraverso i nuovi reattori modulari, ma ci vorranno almeno 12 anni, mentre la sopravvivenza del settore è in gioco adesso. Una strada la mostra il professor Massimo Beccarello, direttore del Centro di ricerca in economia e regolazione, dei servizi, dell'industria e del settore pubblico dell'università Bicocca (Cesisp): «Nell'immediato una leva per rendere competitivi i settori strategici per il Paese possono essere le energie rinnovabili, vuol dire che innanzitutto il governo deve accelerare la produzione di eolico e fotovoltaico per raggiungere gli obiettivi che si è dato entro il 2030, contemporaneamente va affrontato il problema del prezzo. I costi di produzione delle rinnovabili sono più bassi, incluso quel 23% di energia prodotta da idroelettrico, ma poi tutta questa energia viene venduta allo stesso prezzo di quella prodotta con il gas. Bisognerebbe disaccoppiare i prezzi e destinare una parte di questa energia da rinnovabili ai settori a rischio delocalizzazione». Questa separazione dal prezzo del gas è peraltro prevista dal nuovo regolamento europeo (Ue 2024/1747) sul mercato elettrico.

I limiti della logistica

Secondo i dati forniti dalle imprese della componentistica al ministero delle Imprese e Made in Italy, il costo della logistica in Italia è allineato a quello spagnolo, mentre Stellantis segnala che nei suoi siti produttivi in Italia, come Atessa, Cassino, Melfi e Pomigliano, i costi sono ancora più elevati ri-

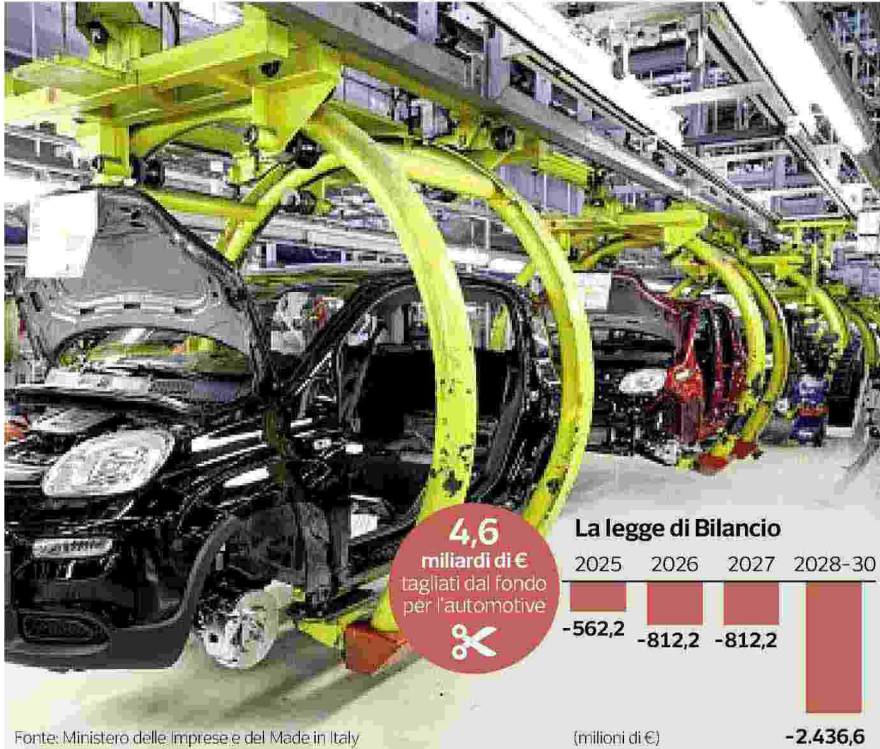
spetto agli altri Paesi europei, a causa di una rete di trasporto e intermodalità insufficiente, che comporta un aumento dei costi di spedizione. Per quanto riguarda Atessa — segnala sempre Stellantis — servirebbe: un collegamento ferroviario verso il Tirreno, il completamento della Fondovalle Sangro per agevolare i collegamenti con Pomigliano e Cassino e il potenziamento della piattaforma logistica di Saletto Fossacesia con la costruzione dell'ultimo miglio ferroviario per favorire l'uscita delle merci. Trattandosi di investimenti mirati devono però essere vincolati alla continuità produttiva di questi stabilimenti, onde evitare di spendere soldi in infrastrutture che poi non vengono utilizzate. Dall'indagine di Alix Partners emerge che le nostre imprese della componentistica sono troppo piccole per la competizione globale: hanno un fatturato medio inferiore del 20% rispetto a quelle francesi e del 50% rispetto alle tedesche. Il settore inoltre dovrebbe investire di più in ricerca e sviluppo, anche in considerazione del fatto che il costo di un ingegnere in Italia è addirittura più basso che in Cina.

Assenza di programmazione

Tornando al nostro unico maggior produttore: è vero che Fiat ha ricevuto dal Paese più di quanto ha dato, ma è altrettanto vero che i governi che si sono succeduti negli ultimi 50 anni non hanno fatto quello che era necessario per avere un rapporto alla pari. Al gruppo partecipato dalla famiglia Agnelli è stato concesso di non avere concorrenti nel Paese (basti pensare alla mancata vendita di Alfa Romeo a Ford), mentre in Spagna i produttori sono diventati cinque. Quando era il momento propizio, poi, lo Stato italiano non ha nemmeno cercato di diventare azionista. Era il 2002 quando Fiat, in estrema difficoltà, si rivolse al governo, che però decise di non investire sul gruppo. E il consiglio di Berlusconi all'epoca fu quello di fare un restyling dei modelli Fiat e cambiare il marchio mettendo Ferrari. Ora dobbiamo scegliere se continuare a lamentarci o se cambiare passo. Al momento l'idea di politica industriale nel nostro Paese sta nell'ultima legge di Bilancio: i 4,6 miliardi del fondo automotive stanziati dal governo Draghi da spendere entro il 2030, sono stati cancellati con un tratto di penna.

Dataroom@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Posti a rischio

Scenario 2024



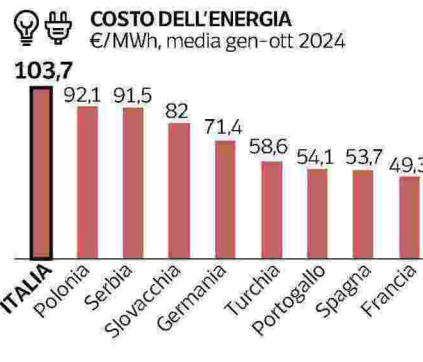
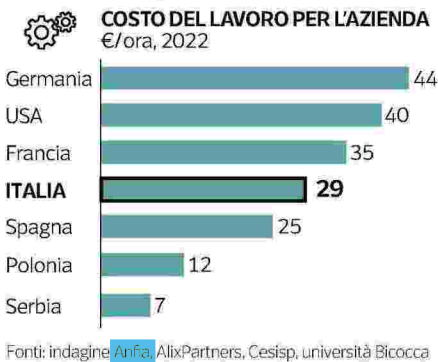
Se lo scenario permene



Se lo scenario migliora

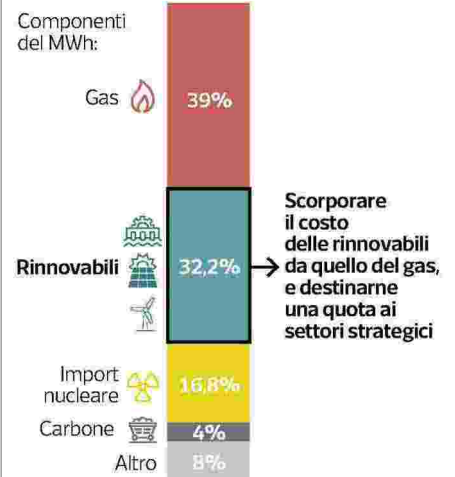


Fattori di competitività

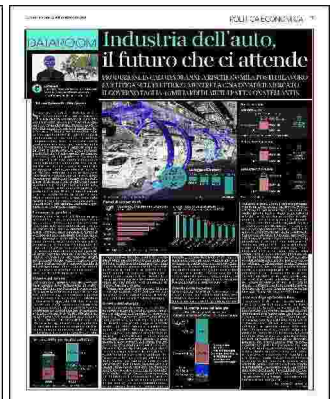
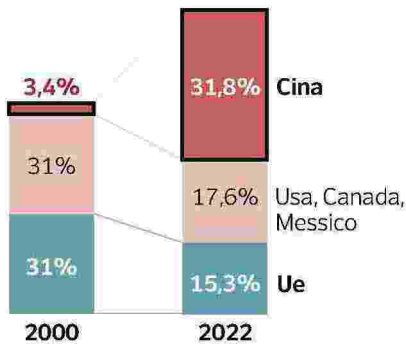


Come ridurre il prezzo dell'energia

Il prezzo di vendita si aggancia alla quota maggiore con cui si compone il MWh, quindi al gas



Mercato dell'auto: l'exploit della Cina



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I CONSUMI

La famiglia è mini giù i beni durevoli

Maria Cristina Benedetti

Da patriarcale a monoclonale. Si scrive sempre "famiglia", ma è l'interpretazione che cambia: il 33,2% è composto da una sola persona, una percentuale che, a seguire i pronostici, tra 25 anni s'impennerà fino al 50%. Inevitabile è l'effetto collaterale:



lo spostamento demografico disegna la nuova mappa dei consumi, modifica il paniere.

alle pagine 2 e 3

LA METAMORFOSI DEL MERCATO

*Da patriarcale a monoclonale: il 33,2% è composto da una sola persona, una percentuale che tra 25 anni s'impennerà fino al 50%
Lo spostamento demografico modifica il paniere: i pannolini dei bimbi cederanno sempre più spazio alle monoporzioni di cibo*

La famiglia è mini cambiano i consumi giù i beni durevoli

ANCONA Da patriarcale a monoclonale. Si scrive sempre "famiglia", ma è l'interpretazione che cambia: il 33,2% è composto da una sola persona, una percentuale che, a seguire i pronostici, tra 25 anni s'impennerà fino al 50%. Inevitabile è l'effetto collaterale: lo spostamento demografico disegna la nuova mappa dei consumi, modifica il paniere. Per semplificare la metamorfosi: nel carrello della spesa, i pannolini dei bimbi cederanno sempre più spazio alle monoporzioni di cibo e agli hamburger di pesce, rigorosamente spinati.

La complessità

Per non rinunciare alla complessità del caso, le scelte non sono più prese, come un tempo, dalla filiera nonni-padri-figli, bensì dal singolo soggetto, che quel nucleo compone. In sintesi: al di là del dato congiunturale, che fotografa il momento, conta quello strutturale, che offre lo spessore della trasformazione. Imprescindibile è la conversione del filtro: contano i temi demografici e le esigenze di chi ha un'età media di oltre 40 anni. C'è di più: in una fase di rallenta-

mento, come testimonia l'ultimo aggiornamento congiunturale della Banca d'Italia, nelle Marche, come nel resto d'Italia, cala la domanda di beni di consumo durevoli. Con l'avvertenza che segue, nella lettura delle cifre messe in sequenza, giovedì scorso, nella sede della costola locale di Palazzo Koch: le variazioni di gusti e prospettive sono modifiche a lungo termine.

Le stime

Parola ai numeri. Nel primo semestre del 2024, l'indicatore del reddito

disponibile lordo delle famiglie, elaborato da Bankitalia, qui è aumentato di poco più del 3%, con un rallentamento nel confronto con la media del 2023. «In termini reali - scrivono gli economisti - è cresciuto dell'1,8%, con una intensità inferiore a quella nazionale». I consumi, la cui dinamica s'era già indebolita lo scorso anno, hanno ristagnato. Le stime di Confcommercio danno per le Marche una lieve espansione, inferiore alla media nazionale e del centro. Nessuna scintilla, il clima di fiducia si mantiene inferiore ai livelli raggiunti durante la ripresa post-pandemica e prima dell'invasione russa in Ucraina. Spostandosi sul fronte finanziario, prosegue la riduzione dei prestiti erogati da banche e società finanziarie alle famiglie: -1,4% a giugno, dal -1,1% di fine 2023. I mutui per l'acquisto di abitazioni sono diminuiti dello 0,8%, erano a -1,3% nei dodici mesi precedenti, mentre il credito al con-

sumo ha continuato a espandersi, +3,8%, come nell'anno precedente.

L'Anfia

I finanziamenti per l'acquisto di auto-veicoli sono cresciuti del 7,8% a giugno, in lieve rallentamento. La riprova: secondo l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, **L'Anfia**, nei primi nove mesi dell'anno le immatricolazioni di auto sono cresciute di circa il 9%, un'intensità in linea con la media del 2023, su livelli che rimangono però inferiori a

quelli pre-pandemia. È proseguita la riduzione di altri tipi di prestiti, tra cui le aperture di credito in conto corrente e i mutui diversi da quelli immobiliari.

L'insieme

Mai disaggregati. Vale sempre l'avvertenza, degli esperti di Bankitalia, di affidarsi a una osservazione d'in-

sieme. L'occupazione è lievitata, soprattutto quella femminile, ma il potere d'acquisto no. Tradotto: il lavoro aumenta, ma non procede in parallelo la sua qualità, né la ricchezza prodotta. E qui arriviamo nel campo, arduo, della ricerca del nesso logico: si vive con meno prospettive a lunga scadenza, una considerazione che si legge, in filigrana, proprio nella perdita di vigore della domanda di beni di consumo durevole. Secondo l'indagine regionale sul credito bancario, nel primo semestre di quest'anno, la domanda di prestiti da parte delle famiglie sarebbe aumentata rispetto ai sei mesi precedenti, specialmente per i consumi, quelli del "qui e ora", mentre le banche avrebbero mantenuto condizioni di offerta complessivamente invariate. Più auto che mattone, ovvero case da acquistare. Da patriarcale a monoclonale, la filiera del focolare domestico si assottiglia e trasfigura il mercato.

Maria Cristina Benedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I MUTUI PER L'ACQUISTO DI ABITAZIONI NEL 2024 SONO DIMINUITI ANCORA

DI CONTRO I FINANZIAMENTI PER COMPRARE AUTO SONO CRESCIUTI DEL 7,8%

Prestiti di banche e società finanziarie*				
* alle famiglie consumatrici, dati di Banca d'Italia				
Variazioni percentuali sui 12 mesi				
Voci	Dic 2022	Dic 2023	Mar 2024	Giu 2024
Prestiti per l'acquisto di abitazioni				
Banche	3,8 %	-1,3 %	-1 %	-0,8 %
Credito al consumo				
Banche e società finanziarie	5,6 %	3,8 %	3,5 %	3,8 %
Banche	1,9 %	1,3 %	1,3 %	1,9 %
Società finanziarie	17,2 %	11,1 %	10 %	9,3 %
Altri prestiti				
Banche	-1,5 %	-7,6 %	-8,5 %	-12 %
Totale				
Banche e società finanziarie	3,2 %	-1,1 %	-1,1 %	-1,4 %

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

50% Tra ventinque anni più monoclonali

● La percentuale di famiglie che, secondo i pronostici, tra 25 anni saranno composte da una sola persona. Secondo l'Istat oggi il dato viaggia sul 33,2%. Da patriarcale a monoclonale.

-1,4% Scendono ancora i prestiti alle famiglie

● La percentuale, secondo la Banca d'Italia, della riduzione a giugno dei prestiti erogati da banche e società finanziarie alle famiglie: a fine 2023 lo stesso dato era al -1,1%.



+9% Sono in aumento le immatricolazioni

● La crescita nei primi nove mesi dell'anno delle immatricolazioni di auto, secondo l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, **L'Anfia**. Un'intensità in linea con la media del 2023.

+7,0% Su i finanziamenti viaggiano su strada

● La percentuale della crescita, a giugno, dei finanziamenti per l'acquisto di autoveicoli. Il dato, in lieve rallentamento, è sempre riportato nell'aggiornamento congiunturale della Banca d'Italia.

IL PUNTO

INDUSTRIA GIÙ PER IL VENTESIMO MESE

TIENE IL COMMERCIO AL DETTAGLIO

di Nino Sunseri

L'industria italiana continua a mostrare segni di difficoltà, con il settore automotive che rappresenta la punta dell'iceberg di una crisi manifatturiera più ampia. A settembre la produzione di veicoli nel nostro Paese è stata drasticamente ridotta a circa 25.000 unità, circa 1.000 al giorno, con una contrazione del 30% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nei primi nove mesi dell'anno, il calo complessivo nel settore automotive è stato del 19,6%, una delle flessioni più significative dell'intero panorama industriale. A spingere a lanciare un allarme sullo stato del settore è Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, che ha espresso forte preoccupazione per i tagli previsti nel bilancio 2025-2030. Giorda ha sottolineato che le risorse erano destinate a sostenere la transizione del settore, intervenendo sia sulla domanda che sull'offerta, per colmare i gap di competitività con i principali Paesi produttori di automobili. «Speriamo che si possa porre rimedio già dal tavolo di discussione convocato per il 14 novembre presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy, per riportare il focus sulle politiche industriali e sulle misure già delineate», ha detto Giorda. Il calo della produzione è distribuito tra i vari comparti del settore. La produzione di autoveicoli è scesa drasticamente, con una riduzione tenden-

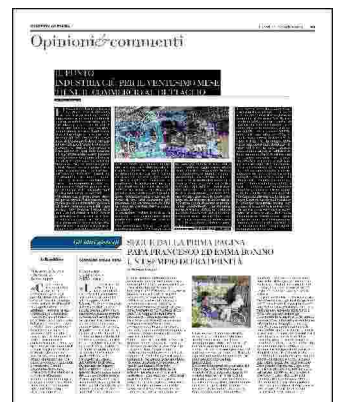


ziale del 42,6% a settembre, mentre nei primi nove mesi dell'anno il calo è stato del 25,5%. Nonostante un lieve incremento della produzione di carrozzerie e rimorchi (+0,3% a settembre e +9,5% nel cumulato), la produzione di parti e accessori per autoveicoli ha subito un crollo del 16,9% a settembre, e del 18,4% nei primi nove mesi. Il calo della produzione automotive non è che un riflesso di una crisi industriale più profonda che sta interessando l'intero settore manifatturiero europeo e italiano. A settembre l'industria italiana ha registrato una diminuzione della produzione dello 0,4% rispetto ad agosto. Il terzo trimestre dell'anno ha visto una flessione dello 0,6% rispetto ai

tre mesi precedenti, secondo i dati Istat. I settori maggiormente colpiti sono quelli dell'energia e dei beni di consumo, mentre i beni intermedi e strumentali hanno mostrato una lieve crescita. In particolare, l'aumento dei tassi d'interesse avviato dalla Bce nell'estate del 2022 per contrastare l'inflazione ha avuto un impatto diretto sulla domanda, facendo lievitare i costi e frenando la spesa delle imprese. La risposta di molte aziende è stata quella di ridurre la produzione, indebolendo ulteriormente un settore già in difficoltà. Il settore automobilistico, con la sua forte interconnessione con altre filiere industriali, è uno dei più esposti agli effetti di questa contrazione economica. Nonostante le difficoltà dell'indu-

stria, il commercio al dettaglio ha registrato performance più positive. A settembre le vendite al dettaglio sono aumentate sia in valore (+1,2%) che in volume (+1%), con una crescita più marcata per i beni alimentari, che hanno visto un incremento sia in valore (+1,7%) che in volume (+1,5%). Anche nel terzo trimestre 2024, le vendite sono aumentate dello 0,7% in valore e dello 0,4% in volume, indicando una tenuta della domanda, almeno nel breve termine. Tuttavia, sebbene i beni alimentari abbiano visto un aumento, i beni non alimentari hanno continuato a crescere sia in valore (+0,7%) che in volume (+0,9%) rispetto a settembre 2023, ma con tendenze più contenute. Questo riflette un quadro di consumi che resta positivo, ma che fatica a compensare la contrazione in altri settori industriali più produttivi e a maggior valore aggiunto. L'industria italiana, quindi, si trova di fronte a una congiuntura complessa, con un settore automotive in forte difficoltà e una generale debolezza manifatturiera. La speranza per il futuro risiede nell'adozione di politiche industriali mirate che possano rilanciare il settore e supportare la transizione verso nuove tecnologie, ma le risorse disponibili, come sottolineato da Giorda, sono troppo scarse per garantire un recupero immediato. Il settore produttivo sembra destinato a navigare in acque agitate ancora per molto tempo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



«Attrarre capitali contro i nuovi dazi»

Festival Città Impresa. Il mondo economico s'interroga, tra crisi dell'automotive e la prospettiva di Trump. L'ex ministro Giovanni Tria: «Aprirsi a nuovi mercati internazionali». Gli esperti: «Il governo dovrà negoziare»

ASTRID SERUGHETTI

«Negoziare», questa è la parola che ritorna più e più volte fra i protagonisti del dialogo «Crescere nell'era dei nuovi dazi» ospitato ieri al Parco scientifico e tecnologico Kilometro Rosso nella cornice del Festival dei territori industriali «Città Impresa».

Protagonisti del dibattito condotto dal giornalista Lello Naso, erano Giovanni Tria, presidente della Fondazione Enea Tech e Biomedical, già ministro dell'Economia e delle Finanze, Federico Visentin, presidente di Mevis, di Fondazione Cuoa e di Federmeccanica, Roberto Vavassori, presidente ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica e Paolo Poma, vicepresidente della Camera di Commercio Italo-Germanica e amministratore delegato e direttore finanza di Automobili Lamborghini. In prima fila ad ascoltarli Alberto Bombassei, presidente emerito di Brembo, di cui è stato ricordato il merito nella costruzione efficace del piano industria 4.0.

Il punto di partenza della discussione è la politica dei dazi commerciali. Da una parte quelli annunciati da Trump, pronto a prendere per la seconda volta la presidenza degli Stati Uniti, dall'altra quelli minacciati dalla Cina in risposta all'Unione Europea ed ai suoi dazi sulle auto elettriche. «Indubbiamente c'è grande preoccupazione, anche perché il dazio è un fenomeno esogeno al mondo delle imprese contro cui le aziende devono combattere» spiega Federico Visentin che poi accenna un altro grande tema che aleggia durante la mattinata, ovvero lo sgretolarsi dei tempi e modi della transizione ecologica che, di fronte all'aumento di prezzi e costi, diventa un caposaldo da far vacillare. Se Visentin sottolinea: «Dovremo fare i conti con le ideologie se dobbiamo competere con Russia e Cina e se, come sembra, a Trump non interessano i valori delle emissioni», Giovanni Tria chiede apertamente: «Nella transizione ecologica ci crediamo o no?». E aggiunge: «Occorre produrre cose diverse in modi diversi, aprendo nuovi mercati internazionali, con una concorrenza globale che in realtà sta avendo come conseguenza il protezionismo dei mercati e conflitti non solo economici».

Dal canto suo Roberto Vavassori sottolinea: «Il dazio è il dito e non la Luna, la verità è che ci sono due sistemi ideologici e di governo contrapposti all'altro, da una parte gli Stati Uniti con l'Europa portatrice di valori, dall'altra la Cina che ha l'ambizione di opporsi a questo sistema e conquistare il mondo». Seppur tasse e oscillazioni di export e import colpiscano tutti i settori indistintamente è negli equilibri dell'automotive che le tendenze di-

ventano più evidenti e preoccupanti rispetto alle loro ricadute sull'economia reale. Vavassori ricorda: «Oggi la Cina produce 27 milioni di veicoli, gli Stati Uniti 15 milioni, l'Europa 17 milioni registrando un calo costante». Paolo Poma aggiunge: «Se è vero che la crisi dell'automotive tedesco inizia nel 2015, è un dato di fatto che la Germania ha potuto sopravvivere per molti anni vendendo un'auto su tre in Cina e compensando così il calo di produttività in patria, oggi non è più possibile».

Osservando questo panorama non resta che trovare soluzioni e «negoziare» diventa la prima azione da compiere. «Lo dovrà fare il governo, non gli imprenditori» chiarisce Visentin; «Occorre negoziare anche per attrarre capitali, investimenti cinesi in Europa così come la Cina ha attratto gli investimenti americani anni fa» suggerisce Tria; mentre Vavassori sottolinea: «L'Europa è fondamentale per i processi di cui stiamo parlando». Nel frattempo Paolo Poma torna sulla parallela necessità di recuperare velocemente il gap tecnologico: «Le aziende devono lavorare sulle competenze e sfruttare le nuove tecnologie come l'Intelligenza Artificiale per il recupero di competitività» e Tria conclude: «Se manteniamo aperta la cooperazione tecnologica e scientifica il gap si recupera più velocemente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'incontro sui dazi che si è tenuto al Kilometro Rosso nell'ambito del Festival «Città Impresa» BEDOLIS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

NUOVA BMW SERIE 1. IL PIACERE DI GUIDARE VERSO IL BUSINESS DEL FUTURO. Piacere di guidare

[Contatti](#)
[Media Kit](#)
[Soste in Viaggio](#)

[f](#)
[Twitter](#)
[in](#)
[YouTube](#)
[Instagram](#)

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- [Fleet Manager](#)
- [Case auto](#)
- [Noleggio](#)
- [Elettriche Ibride](#)
- [LCV](#)
- [Industry](#)
- [News Fuoriorario](#)
- [OltreFrontiera](#)
- [Twin Fleet](#)
- [Podcast](#)

Successo della Filiera italiana Aftermarket Automotive a Las Vegas

11 Novembre 2024 Industry No Comment



L'Impatto del Made in Italy nel mercato nordamericano

Filiera italiana Aftermarket Automotive – il recente successo della filiera italiana dell'aftermarket automotive, celebrato durante eventi prestigiosi come il SEMA Show e AAPEX a Las Vegas, rappresenta un'importante tappa nella continua espansione del Made in Italy nel mercato nordamericano. Grazie a un progetto congiunto promosso dall'ICE Agenzia, ANFIA, AICA e Autopromotec, le aziende italiane hanno avuto l'opportunità di brillare in un contesto altamente competitivo. L'obiettivo principale era di creare collegamenti solidi tra l'eccellenza italiana e il dinamico ecosistema dell'aftermarket negli Stati Uniti.

Un mosaico di eccellenza al SEMA Show

Dal 5 all'8 novembre, il SEMA Show ha attirato l'attenzione di oltre 70.000 buyer e 2.400 espositori, confermandosi come uno degli eventi più significativi del settore. All'interno del padiglione italiano, dieci aziende si sono distinte per la loro qualità e innovazione: Bracchi Ruote, Evo Corse, e Fiammenghi Italia, solo per citarne alcune, hanno presentato le loro ultime soluzioni per migliorare la sicurezza e l'estetica dei veicoli. Ogni brand ha portato con sé non

Fleetime magazine digitale ottobre 2024



Search ... Search

Breaking news

Mercato Moto 2024, ANCM: ottobre stazionario per le due ruote



Mercato auto ottobre 2024: usato in crescita, il nuovo -9,1%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

solo prodotti di alta fascia, ma anche un pezzo della tradizione industriale italiana, che continua a conquistare fette crescenti di mercato.

AAPEX: un mercato in crescita

Contemporaneamente, dal 5 al 7 novembre, AAPEX ha accolto 12 aziende italiane nel suo padiglione, tra cui nomi importanti come UFI Filters e Metelli-Graf. Questo evento ha registrato la partecipazione di oltre 47.000 acquirenti e più di 2.500 espositori, evidenziando l'importanza dell'aftermarket automotive. Il settore sta vivendo una fase di espansione, con una crescita dell'8,6% nel 2023 e previsioni di un ulteriore incremento nel 2024. Tali prospettive ottimistiche rappresentano una chiara opportunità per le aziende italiane di affermarsi ulteriormente in un mercato che sta mostrando un crescente interesse verso prodotti di qualità.

Crescita e innovazione: i numeri parlano

L'industria dell'aftermarket automotive negli Stati Uniti conta oltre 534.000 imprese e fornisce supporto a circa 288 milioni di veicoli. Nel 2023, il valore dei ricambi aftermarket ha raggiunto i 200 miliardi di dollari. Un panorama ricco di opportunità, dove l'Italia occupa una posizione interessante, essendo al decimo posto come fornitore di componenti e attrezzature. Con una quota di mercato dell'1% nel settore componentistico e del 3% in quello delle attrezzature, l'Italia ha il potenziale per crescere e diventare un attore ancora più significativo.

Il futuro dell'Aftermarket: sinergie e collaborazioni

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**, ha messo in evidenza la crescita dell'11,6% della filiera IAM in Italia, sottolineando come tutte le famiglie di prodotti stiano mostrando segnali positivi. Anche **Renzo Servadei**, Amministratore Delegato di Autopromotec, ha commentato l'importanza di queste iniziative nel facilitare interazioni tra operatori italiani e americani. Questo scambio culturale non solo rafforza le collaborazioni, ma crea anche nuove sinergie innovative che possono portare a sviluppi significativi nel settore.

Conclusioni

Il successo delle aree collettive italiane a SEMA Show e AAPEX è un chiaro segnale della vitalità e della competitività del Made in Italy nel campo dell'aftermarket automotive. Con un panorama in continua evoluzione e l'espansione dell'industria, il futuro sembra promettente per le aziende italiane che vogliono farsi strada nel mercato nordamericano, coinvolgendo e ispirando i professionisti del settore.

Redazionbe Fleettime

Fonte press **ANFIA**

Condividi:



Mi piace:



Eurotribuna Politica: nuovi scenari di mercato #FORUMAutoMotive



Auto cinesi, un'opportunità per l'Europa?



Guarda tutte le news

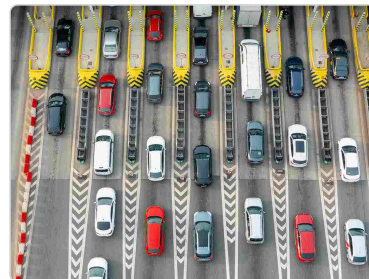
Guarda le altre cover digitali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Aiuti al settore automotive, cosa pensa di fare il governo?

I sostegni saranno concentrati sulla produzione, niente bonus per l'acquisto. Così il percorso tracciato dal ministro Urso al question time in Senato. Intanto però la Manovra 2025 taglia 4,6 miliardi e le associazioni del settore chiedono di cambiare rotta. Gli aiuti al settore automobilistico saranno concentrati sul lato della produzione, mentre non ci saranno nuovi bonus per l'acquisto di veicoli green. È il percorso tracciato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, parlando al question time in Senato giovedì 7 novembre. Gli incentivi destinati all'acquisto non hanno avuto effetti positivi sulla produzione. Dobbiamo prenderne atto e concentrare le risorse sugli investimenti. È finito il tempo dei bonus, ha affermato Urso nel rispondere alle domande di Andrea Martella (Pd-Idp). Se non ci saranno altri cambi di rotta, la strada scelta dal governo per sostenere l'automotive passa da un nuovo sportello dei contratti di sviluppo, finanziato con risorse del Pnrr, dedicato alle filiere strategiche nazionali, includendo tra queste il settore auto. La dotazione finanziaria di 500 milioni euro, ha aggiunto Urso, potrà essere integrata per far fronte alle esigenze del settore nel prossimo biennio 2025-2026. Dal 2027, infatti, come previsto in legge di bilancio, è stato istituito un fondo strategico che consentirà di alimentare gli strumenti agevolativi con una dotazione complessiva di 24 miliardi nel periodo 2027-2036. Ricordiamo che intanto la Manovra 2025 ha previsto un taglio consistente (4,5 mld in meno) alla dotazione finanziaria fino al 2030 del Fondo Automotive, suscitando forti critiche da parte di associazioni come **Anfia** e Motus-E. Sempre al question time, Urso ha poi annunciato che il 14 novembre si riunirà il tavolo Stellantis: ci attendiamo risposte concrete da parte dell'impresa sul destino degli stabilimenti italiani e dei lavoratori, mentre siamo impegnati a definire nuovi strumenti di sostegno alla componentistica, la vera forza del made in Italy, che auspichiamo di poter annunciare già in quell'occasione. Interverremo anche in legge di bilancio per incrementare le risorse destinate alla filiera e ai processi di riconversione produttiva. I dati diffusi **dall'Anfia** l'8 novembre (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) evidenziano il settimo calo consecutivo per l'indice della produzione industriale automotive italiana a settembre: rispetto allo stesso mese del 2023, segnando una contrazione complessiva del 19,6% sui primi nove mesi del 2024. La produzione italiana di sole autovetture circa 25mila unità è crollata del 50% a settembre in confronto allo stesso mese di un anno fa. Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**, ha rimarcato che desta forte preoccupazione il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, in quanto le risorse stanziare per il 2025-2030 erano finalizzate ad accompagnare la transizione del settore intervenendo non solo sul lato della domanda, ma anche dell'offerta, con l'obiettivo di supportare la filiera italiana. Riteniamo quindi inspiegabile ha concluso che queste risorse siano state dirottate altrove []. Auspichiamo che si possa porre rimedio già a partire dal tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre, facendo in modo che il focus torni sulle politiche industriali per il settore.





Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Crisi profonda nell'industria automotive italiana: produzione e fatturato in calo nel bilancio di settembre dell'ANFIA

Share on:     

di Redazione    11 Novembre 2024 - 09:21

L'industria automotive italiana ha subito un forte **rallentamento** nel 2024, con una diminuzione produttiva e un forte calo del fatturato, secondo gli ultimi **dati ISTAT elaborati dall'ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). A settembre, la produzione del settore automotive ha registrato un **calo del 30%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, e la tendenza negativa si estende ai primi nove mesi del 2024, con una contrazione del 19,6% rispetto al 2023. Ecco i dati per settori produttivi in dettaglio.

SETTORI DI PRODUZIONE: UN'ANALISI PER COMPARTI

I comparti produttivi mostrano **dinamiche contrastanti**, ma tutti segnalano forti criticità:

la **produzione di autoveicoli** (codice Ateco 29.1) ha subito una flessione fortissima poiché a settembre 2024 è **calata del 42,6%** rispetto a settembre 2023, mentre su base annuale, nei primi nove mesi, il calo è stato del 25,5%;

la produzione di **parti e accessori per autoveicoli** ha visto un **calo del 16,9%** a settembre e del 18,4% nei primi tre trimestri. In lieve controtendenza;

il comparto della **fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi** ha registrato una **crescita dello 0,3%** a settembre e un incremento del 9,5% nel periodo gennaio-settembre 2024.

PRODUZIONE DI AUTOVETTURE IN CALO DEL 50%

La **produzione di autovetture** a settembre 2024 è **crollata di oltre il 50%**, **raggiungendo solo 25.000**



Incentivi auto 2025 cancellati: l'annuncio ufficiale

Ultime notizie



Alternatore auto Start/Stop e Ibride: cosa cambia?



L'industria Automotive rallenta: -30% a settembre



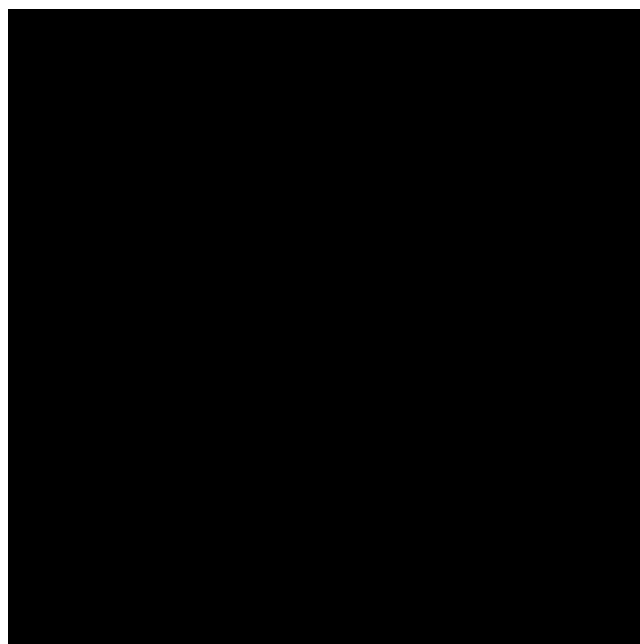
Sciopero benzinai: il 14 novembre si decide per la serrata

unità rispetto al 2023. Nei primi **nove mesi del 2024**, la produzione complessiva di autovetture ha toccato le **256.000 unità**, in calo del 38,3%. Considerando l'intero settore degli autoveicoli, sono state prodotte circa 474.000 unità nei primi tre trimestri, segnando un calo del 27,6% rispetto all'anno precedente.

FATTURATO IN CALO E SALDO EXPORT – IMPORT

La crisi non risparmia neanche il **fatturato del settore automotive**, che ad agosto (ultimo dato più aggiornato disponibile) ha segnato una **diminuzione del 29,5%**. La componente interna ha registrato un calo del 30,6%, mentre quella estera è scesa del 28,7%. Su base annuale, **nei primi otto mesi**, il fatturato complessivo **è diminuito dell'11,5%**, con una contrazione del 15,3% sul mercato nazionale e del 7,8% sui mercati esteri.

Nonostante la flessione produttiva, **l'export** continua a rappresentare una componente importante. **Da gennaio a luglio 2024**, l'Italia ha esportato autoveicoli per un **valore di 1,7 miliardi di euro**, mentre le **importazioni** hanno raggiunto **2,9 miliardi**, evidenziando una maggiore domanda estera per il settore. Gli **Stati Uniti** rimangono il principale mercato di destinazione, **seguiti da Germania e Francia**.



PREOCCUPAZIONI SUL FUTURO DELLA

TRANSIZIONE AUTOMOTIVE

La crisi del settore si inserisce in un contesto di incertezze politiche, alimentato dalla [recente decisione di tagliare 4,6 miliardi di euro dai fondi](#) destinati alla transizione del settore automotive, previsti nella Legge di Bilancio. Questi fondi erano stati stanziati per sostenere la trasformazione della filiera, soprattutto per aiutare le aziende italiane ad affrontare la competizione internazionale.

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA, ha dichiarato *“Riteniamo quindi **inspiegabile** che queste **risorse** siano state **dirottate altrove**, soprattutto in un momento di forte crisi del mercato e di calo della produzione che interessa tutta l’Europa. Auspichiamo che si possa porre rimedio già a partire dal [tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit](#) per il 14 novembre, facendo in modo che il focus torni sulle politiche industriali per il settore, con la messa a punto delle misure programmatiche già definite nei mesi precedenti.”*

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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



11/11/2024 **TERRITORIO**

Crisi Auto, la produzione italiana si è dimezzata in un anno: solo 25mila unità

CONDIVIDI

Crisi Auto, la produzione italiana si è dimezzata in un anno

La produzione di autovetture in Italia ha subito un notevole calo nel settembre 2024, con circa 25.000 unità prodotte, pari a una riduzione del 50,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Un calo notevole

Complessivamente, nei primi nove mesi del 2024 sono state prodotte 256.000 autovetture, segnando una contrazione del 38,3% rispetto al 2023.

Nel totale dei veicoli prodotti, che include anche veicoli commerciali leggeri e pesanti, si contano 474.000 unità, con un decremento del 27,6% rispetto ai primi tre trimestri dell'anno precedente, secondo i dati preliminari pubblicati da [Anfia](#).

A settembre 2024, l'intera industria automobilistica italiana ha registrato un calo produttivo del 30% rispetto a settembre 2023. Analizzando i singoli settori, la produzione di autoveicoli è diminuita del 42,6% a settembre e del 25,5% nei primi nove mesi del 2024; le carrozzerie e i rimorchi sono rimasti stabili a settembre, ma hanno segnato un aumento del 9,5% nei primi nove mesi; infine, la produzione di parti e accessori ha subito una flessione del 16,9% a settembre e del 18,4% nei nove mesi.

I dati dell'export

Sul fronte dell'export, nel periodo gennaio-luglio 2024 l'Italia ha esportato autoveicoli per un valore di 1,7 miliardi di euro, contro un import di 2,9 miliardi. Gli Stati Uniti sono il principale mercato di destinazione dell'export italiano (19,4%), seguiti da Germania (15%) e Francia (11,3%). Nello stesso periodo, l'export di componentistica automobilistica ha raggiunto i 2,2 miliardi di euro, generando un saldo positivo di 595 milioni.

Infine, il fatturato del settore ha registrato una riduzione significativa del 29,5% in agosto, con il mercato interno in calo del 30,6% e quello estero del 28,7%. **Nei primi otto mesi del 2024, il fatturato complessivo è diminuito dell'11,5%, riflettendo una contrazione del 15,3% nel mercato domestico e del 7,8% in**

TERRITORIO

Torino – Riapre la storica "Rotonda" del Valentino – E non sarà solo una Discoteca: ecco il progetto

quello estero.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849