



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'11 al 17 marzo 2025

Torino, 21 marzo 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Repubblica.it	14/03/2025	<i>Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"</i>	3
	Repubblica.it	14/03/2025	<i>Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti</i>	5
	Teleborsa.it	14/03/2025	<i>Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"</i>	7
	Teleborsa.it	14/03/2025	<i>Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti</i>	8
	Tg24.sky.it	14/03/2025	<i>Auto, crolla la produzione in Italia. Anfia: "A gennaio calo del 63,4% rispetto al 2024"</i>	10
	Torinoggi.it	14/03/2025	<i>Piano Ue e tavolo automotive a Roma, per filiera e sindacati solo piccoli passi avanti. Tronzano: "U"</i>	12
1+13	Il Sole 24 Ore	15/03/2025	<i>Filiera auto, aiuti per chi riconverte in difesa e spazio (C.Fotina/F.Greco)</i>	16
1+4	Il Sole 24 Ore	15/03/2025	<i>Industria, a gennaio produzione + 3,2% con pharma e chimica (L.Orlando)</i>	18
25	La Repubblica	15/03/2025	<i>Nuovo piano per l'auto Urso mette 2,5 miliardi ma addio agli incentivi (D.Longhin)</i>	20
25	La Stampa	15/03/2025	<i>L'industria e' in calo da due anni Urso: "Incentivi europei all'auto" L'industria e' in calo (C.Luise)</i>	21
15	Il Messaggero	15/03/2025	<i>Auto, 2,5 miliardi contro la crisi "Riconversione su difesa e spazio" (F.Pacifico)</i>	22
13	Il Mattino	15/03/2025	<i>Auto, 2,5 miliardi contro la crisi "Riconvertire su difesa e spazio" (F.Pacifico)</i>	23
2/3	La Gazzetta del Mezzogiorno	15/03/2025	<i>Incentivi per chi si riconverte nella difesa Urso: "Cosi' salviamo l'occupazione" (A.Inciso)</i>	25
7	La Verita'	15/03/2025	<i>Vetture prodotte: crollo a gennaio superiore al 60%</i>	27
	Alvolante.it	15/03/2025	<i>Tavolo automotive: supporto della filiera auto e riconversione per produrre armi - alVolante.it</i>	28
	Gazzetta.it	15/03/2025	<i>Crisi dell'auto in Italia, la ricetta del governo: "Riconvertire le aziende verso la difesa"</i>	31
	Gazzetta.it	15/03/2025	<i>Incentivi auto, stop ufficiale del governo: "Ecobonus inefficace, non lo rinnoveremo"</i>	32
	Ilmanifesto.it	15/03/2025	<i>Crisi dell'auto, l'idea di Urso: convertire il settore alle armi il manifesto</i>	33
	Ilmessaggero.it	15/03/2025	<i>Auto, 2,5 miliardi contro la crisi: «Riconversione su difesa e spazio»</i>	36
	Lastampa.it	15/03/2025	<i>L'industria e' in calo da due anni. Urso: Incentivi europei all'auto</i>	37
26	Corriere della Sera	16/03/2025	<i>TROPPIA RASSEGNAZIONE SUL DOSSIER DELL'AUTO (R.Querze')</i>	38
6	Il Messaggero	16/03/2025	<i>Difesa, chip, meccatronica Inizia la riconversione della filiera automotive (F.Pacifico)</i>	39
12	Il Mattino	16/03/2025	<i>Difesa, auto e aviazione primi interessi in Italia a riconvertire impianti (N.Santonastaso)</i>	41
	FormulaPassion.it	16/03/2025	<i>Urso: "Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili"</i>	43
	Ilgazzettino.it	16/03/2025	<i>Auto, 2,5 miliardi contro la crisi: «Riconversione su difesa e spazio»</i>	44
	Ilmattino.it	16/03/2025	<i>Difesa, auto e aviazione: primi interessi in Italia a riconvertire impianti</i>	46
	Ilmattino.it	16/03/2025	<i>Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: fara' il punto sul Piano Italia</i>	50
	Ilmessaggero.it	16/03/2025	<i>Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: fara' il punto sul Piano Italia</i>	52
20	Il Giornale	17/03/2025	<i>Int. a M.Bonometti: "Bando alle illusioni, nell'auto solo il 10% e' adatto alla Difesa" (P.Bonora)</i>	54
	Borsaitaliana.it	17/03/2025	<i>Automotive: Giorda (Anfia), situazione settore drammatica, ma colpa non e' solo di elettrico</i>	56
	Ilgazzettino.it	17/03/2025	<i>Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: fara' il punto sul Piano Italia</i>	57

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Industriaitaliana.it	17/03/2025	<i>Urso (Mimit): 2,5 miliardi entro il 2027 per rilanciare la filiera automotive in crisi</i>	59
	Italianpress.eu	17/03/2025	<i>Produzione auto Italia in crisi: crollo del 63,4% a gennaio</i>	62
	Sicurauto.it	17/03/2025	<i>Carrarmati invece di auto: Urso invita le Case a investire in armi</i>	64

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"



14 marzo 2025 - 19.45

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A gennaio, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 37% a gennaio 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,4%.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2025 ammonta a circa 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2025 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, seppure in recupero rispetto al mese precedente, chiude a -0,6% rispetto a gennaio 2024.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa dell'1,4% a dicembre 2024, ultimo dato disponibile (-1,4% sul mercato interno e -1,3% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2024 a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,6% i mercati esteri).

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 41.488 +1,65%

FTSE 100 8.632 +1,05%

FTSE MIB 38.655 +1,73%

Germany DAX 22.987 +1,86%

Hang Seng Index* 23.462,65 -0,58%

Nasdaq 17.754 +2,61%

Nikkei 225 37.206,00 +1,13%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“Anche l’apertura del nuovo anno si conferma in pesante ribasso per l’indice della produzione automotive italiana, che registra ancora una flessione a doppia cifra (-25,3%) – afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA. D’altra parte, mantengono il segno meno sia l’indice della fabbricazione di autoveicoli (-37%) – complice il forte calo, -63,4%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, per un totale di circa 10.800 unità prodotte – sia l’indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%). Il ‘Piano d’azione per l’Automotive’ presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell’industria in questo momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell’energia rispetto a Paesi competitor come USA e Cina. Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell’obiettivo della decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un’età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni”.

powered by **teleborsa**

1

1,09

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

la Repubblica

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

Abbonati

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | DII Venerd | Robinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti



14 marzo 2025 - 20.28

Ricerca titolo



(Teleborsa) - **Anfia** ribadisce "la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla commissione Ue, che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea". Così il presidente **Roberto Vavassori** al termine del tavolo automotive al Mimit.

Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - aggiunge - in riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. **Anfia** seguirà a lavorare quotidianamente con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano".

"Le risorse annunciate dal Governo per l'automotive nel nostro Paese sono del tutto insufficienti, anche a fronte del taglio dell'80% al fondo con la legge di stabilità. Gli investimenti quindi saranno destinati esclusivamente alla filiera della componentistica, circa 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027", dice il segretario nazionale della Fiom, **Samuele Lodi**, al termine del tavolo automotive al Mimit. La crisi del settore automotive, aggiunge, "è stata scaricata completamente sui salari dei lavoratori su cui pesano gli effetti dell'utilizzo massiccio degli ammortizzatori sociali. Riteniamo necessario anche

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 41.488 +1,65%

FTSE 100 8.632 +1,05%

FTSE MIB 38.655 +1,73%

Germany DAX 22.987 +1,86%

Hang Seng Index* 23.462,65 -0,58%

Nasdaq 17.754 +2,61%

Nikkei 225 37.206,00 +1,13%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

un pacchetto straordinario di risorse per investimenti su produzione, progettazione, ricerca e sviluppo per salvaguardare l'occupazione, la riduzione dell'orario, la formazione. Abbiamo bisogno anche di ammortizzatori sociali per la transizione. La prossima settimana il presidente di Stellantis, John Elkann, andrà in Parlamento. Non è più rinviabile un tavolo a Palazzo Chigi con le organizzazioni sindacali e l'azienda per rilanciare il futuro dell'auto in Italia".

"Speriamo che la modifica dell'Unione europea al famigerato sistema delle multe rappresenti solo l'inizio di un cambiamento più profondo di approccio. Abbiamo bisogno di politiche europee meno ideologiche e più aderenti alla realtà, meno roboanti nella retorica, ma capaci di arrecare benefici effettivi all'ambiente, all'industria e ai lavoratori: restituiamo libertà di scelta ai consumatori e salviamo quello che è il primo settore industriale europeo da politiche autolesioniste; in caso contrario avremo effetti pesantissimi sulla industria non solo dell'auto ma anche dei veicoli commerciali. In definitiva, oltre alla neutralità tecnologica, è necessaria la neutralità ideologica". Lo dice **Gianluca Ficco**, segretario nazionale della Uilm, al termine del tavolo automotive al Mimit.

"Il piano Ue per l'auto allo stato non basta: servono risorse europee adeguate a incentivare la produzione made in Europe e un rilancio strutturale del settore con relative misure urgenti per accompagnare i lavoratori nella transizione. Senza dimenticare la necessità di fare ulteriore chiarezza sul futuro di Stellantis in Italia". Così **Antonio Spera**, segretario nazionale dell'Ugl metalmeccanici, al termine del tavolo automotive al Mimit. "La battaglia è ancora lunga - afferma - ma Governo, imprese e sindacato sono intenzionati a fare quadrato"-

1

1,09

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

powered by **teleborsa**

la Repubblica

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

[Abbonati](#)

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | [Venerdì](#) - [Robinson](#)



Domenica 16 Marzo 2025, ore 06.46



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

[Home Page](#) /
 [Notizie](#) /
 Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"

Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"

Economia, Trasporti 14 marzo 2025 - 19.40



(Teleborsa) - A gennaio, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 37% a gennaio 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,4%. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2025 ammonta a circa 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2025 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, seppure in recupero rispetto al mese precedente, chiude a -0,6% rispetto a gennaio 2024.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa dell'1,4% a dicembre 2024, ultimo dato disponibile (-1,4% sul mercato interno e -1,3% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2024 a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,6% i mercati esteri).

“Anche l'apertura del nuovo anno si conferma in pesante ribasso per l'indice della produzione automotive italiana, che registra ancora una flessione a doppia cifra (-25,3%) – afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA. D'altra parte, mantengono il segno meno sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-37%) – complice il forte calo, -63,4%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, per un totale di circa 10.800 unità prodotte – sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%). Il 'Piano d'azione per l'Automotive' presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell'industria in questo momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell'energia rispetto a Paesi competitor come USA e Cina. Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell'obiettivo della decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un'età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni”.

Argomenti trattati

USA (307) · Istat (42) · Cina (97)

Altre notizie

- ▶ Italia, Produzione industriale (MoM) in gennaio
- ▶ Produzione industriale Spagna (YoY) in gennaio
- ▶ Francia, Produzione industriale (MoM) in gennaio
- ▶ Produzione industriale Giappone (MoM) in gennaio
- ▶ Produzione industriale USA (MoM) in gennaio
- ▶ Regno Unito, Produzione industriale (MoM) in gennaio

Seguici su Facebook

Facebook



Sabato 15 Marzo 2025, ore 02.43



teleborsa

- 09
- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G
- H
- I
- J
- K
- L
- M
- N
- O
- P
- Q
- R
- S
- T
- U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti

Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti

Economia, Trasporti 14 marzo 2025 - 20.23



(Teleborsa) - **Anfia** ribadisce "la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla commissione Ue, che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea". Così il presidente **Roberto Vavassori** al termine del tavolo automotive al Mimit.

Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - aggiunge - in riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. **Anfia** seguirà a lavorare quotidianamente con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano".

"Le risorse annunciate dal Governo per l'automotive nel nostro Paese sono del tutto insufficienti, anche a fronte del taglio dell'80% al fondo con la legge di stabilità. Gli investimenti quindi saranno destinati esclusivamente alla filiera della componentistica, circa 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027", dice il segretario nazionale della Fiom, **Samuele Lodi**, al termine del tavolo automotive al Mimit. La crisi del settore automotive, aggiunge, "è stata scaricata completamente sui salari dei lavoratori su cui pesano gli effetti dell'utilizzo massiccio degli ammortizzatori sociali. Riteniamo necessario anche un pacchetto straordinario di risorse per investimenti su produzione, progettazione, ricerca e sviluppo per salvaguardare l'occupazione, la riduzione dell'orario, la formazione. Abbiamo bisogno anche di ammortizzatori sociali per la transizione. La prossima settimana il presidente di Stellantis, John Elkann, andrà in Parlamento. Non è più rinviabile un tavolo a Palazzo Chigi con le organizzazioni sindacali e l'azienda per rilanciare il futuro dell'auto in Italia".

"Speriamo che la modifica dell'Unione europea al famigerato sistema delle multe rappresenti solo l'inizio di un cambiamento più profondo di approccio. Abbiamo bisogno di politiche europee meno ideologiche e più aderenti alla realtà, meno roboanti nella retorica, ma capaci di arrecare benefici effettivi all'ambiente, all'industria e ai lavoratori: restituiamo libertà di scelta ai consumatori e salviamo quello che è il primo settore industriale europeo da politiche autolesioniste; in caso contrario avremo effetti pesantissimi sulla industria non solo dell'auto ma anche dei veicoli commerciali. In definitiva, oltre alla neutralità tecnologica, è necessaria la neutralità ideologica". Lo dice **Gianluca Fico**, segretario nazionale della Uilm, al termine del tavolo automotive al Mimit.

"Il piano Ue per l'auto allo stato non basta: servono risorse europee adeguate a incentivare la produzione made

Altre notizie

- ▶ Carburanti, UNC denuncia ritardo Mimit su app distributori
- ▶ Tavolo Automotive al Mimit, Assocostieri: valorizzare biocarburanti e favorire transizione sostenibile
- ▶ ABI: definite le nuove "Linee Guida" delle Associazioni Imprenditoriali
- ▶ Saga promuove un tavolo di confronto per lo sviluppo dell'aeroporto di Pescara
- ▶ Novel Food, dibattito acceso: a che punto siamo?
- ▶ Auto, crolla produzione in Italia. **ANFIA**: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"

Seguici su Facebook



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

in Europa e un rilancio strutturale del settore con relative misure urgenti per accompagnare i lavoratori nella transizione. Senza dimenticare la necessità di fare ulteriore chiarezza sul futuro di Stellantis in Italia". Così **Antonio Spera**, segretario nazionale dell'Ugl metalmeccanici, al termine del tavolo automotive al Mimit. "La battaglia è ancora lunga - afferma - ma Governo, imprese e sindacato sono intenzionati a fare quadrato".

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Sofinter, Mimit: garantire continuità produttiva di AC Boilers
- ▶ Beko: incontro con istituzioni per il futuro dello stabilimento di Siena
- ▶ Auto, Urso: Italia "guida" fronte riforme in Europa
- ▶ Tavolo Pro-Gest al MIMIT, Mantovan: "Avviata nuova fase di confronto fondamentale"



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	VIDEO	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Il Punto sulle Commodities	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Buongiorno dalla Borsa	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	1 minuto in Borsa	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Accadde Oggi	Focus sugli ETF	Coefficienti di rettifica e
Ambiente	Fondi		Notizie dal Forex	Corporate Actions
Costume e società	Cambi e Valute		Tutti i Video	
Economia	Materie Prime			
Finanza	Tassi			
Politica	Futures e Derivati			
Scienza e tecnologia	Sedex			
Indicazioni di trading	Warrant			
Migliori e peggiori	Rating Agenzie			
In breve	EuroTLX			
Comunicati Corporate				

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2025 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati**.

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni **Whistleblowing**.

sky | Esplora tutte le offerte Sky

OFFERTE

sky tg24 PAPA DONALD TRUMP UCRAINA M.O. L'APP DI SKY TG24 SKY TG24 INSIDER SPETTACOLO

ECONOMIA | News Approfondimenti Finanza E Mercati Sky TG24 Business Bonus Pensioni Recovery

ECONOMIA

Auto, crolla la produzione in Italia. Anfia: "A gennaio calo del 63,4% rispetto al 2024"

14 mar 2025 - 18:48

L'

allarme dell'associazione: prodotte circa 10.800 auto secondo i dati preliminari dell'Anfia, diffusi proprio nel giorno in cui al Mimit si è riunito il tavolo automotive. In flessione anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%)

▶ ASCOLTA ARTICOLO

La produzione di auto in Italia ha registrato un netto calo a gennaio, con circa 10.800 vetture prodotte, segnando una diminuzione del 63,4% rispetto allo stesso mese del 2024. È quanto emerge dai dati preliminari dell'Anfia, resi noti in concomitanza con la riunione del tavolo automotive al Mimit. In discesa anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che segna un -15,4%. "Anche l'apertura del nuovo anno - ha spiegato Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - si conferma in pesante ribasso per l'indice della produzione automotive italiana".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"Piano per Automotive europeo non risponde a necessità industria"

"Il 'Piano d'azione per l'Automotive' presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell'industria in questo momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell'energia rispetto a Paesi competitor come Usa e Cina", ha commentato ancora Giorda. "Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell'obiettivo della decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un'età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni", ha concluso il direttore generale [Anfia](#).



Volkswagen, record nel food: 8,5 milioni di salsicce vendute nel 2024

FOTOGALLERY



1/10

DRIVE CLUB, LA RUBRICA SUI MOTORI

Auto più vendute nel 2024: Panda, Sandero e Avenger le best seller

Il 2024 si è chiuso con 1.558.704 immatricolazioni per il mercato italiano dell'auto che ha chiuso così in flessione dello 0,5% rispetto al 2023. Si tratta di numeri che sono ancor più pesanti se confrontati con le vendite pre-pandemia. Basti pensare che la flessione rispetto al 2019 è del 18,7%, con 358.000 vetture in meno. In questo scenario la Fiat Panda si conferma il best seller. Ecco i 10 modelli più venduti sul mercato italiano. A cura di Gianluca Sepe

[VAI ALLA FOTOGALLERY](#)

→

TAG:

- MERCATO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TorinOggi.it

dal 2008
Edizione locale **ilNazionale.it**

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

CIRCOSCRIZIONI CITTÀ SPORT CHIVASSO PINEROLESE SETTIMO **ABBONATI**

/ ECONOMIA E LAVORO

f i X v w r g e m q Archivio Mobile

CHE TEMPO FA

ECONOMIA E LAVORO | 14 marzo 2025, 18:45

IN BREVE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RUBRICHE

- Fotogallery
- Videogallery
- Stadio Aperto
- Immortali
- Il Punto di Beppe Gandolfo
- Nuove Note
- L'oroscopo di Corinne
- Ambiente e Natura
- Motori
- E poe...sia!
- Conversazioni
- I corsivi di Virginia
- Fiera Nazionale del Peperone
- La finanza in parole semplici
- Uno scatto, una storia
- Ristoblog Acqua Hydra
- Pronto condominio
- Orgoglio Torinese
- Un Occhio sul Mondo
- io_viaggio_leggero
- Non solo Fumetti
- Torino 2025
- Voci della crisi
- Ristoranti & C. Torino
- Banca Territori del Monviso
- Copertina

ACCADEVA UN ANNO FA



1 ANNO FA

Cronaca
Alpignano festeggia i primi 104 anni del signor Francesco



1 ANNO FA

Cronaca
Vetri rotti, wc, rifiuti di ogni genere: spunta una discarica abusiva tra via Carcano e via Varano



1 ANNO FA

Cronaca
Stretta contro lo spaccio di droga: presidi dell'esercito anche di notte in Barriera e in zona Porta Nuova

[Leggi tutte le notizie](#)

Piano Ue e tavolo automotive a Roma, per filiera e sindacati solo piccoli passi avanti. Tronzano: "Un aiuto dalle banche per i prossimi due anni"

Vertice al Mimit con il ministro Urso, che ha ribadito 2,5 miliardi fino al 2027 per la componentistica. Ma i rappresentanti dei lavoratori chiedono di più



Alcune immagini del tavolo sull'automotive convocato a Roma

Circa 1,6 miliardi di euro per il settore auto e altri due miliardi e mezzo (entro il 2027) per la riqualificazione delle aziende della componentistica. Ma nessuna nuova risorsa per il fondo per l'acquisto dell'auto. Sono questi i tre punti messi in luce dal ministro del Made in Italy, Adolfo Urso, in occasione del Tavolo sull'automotive convocato questo pomeriggio a Roma, presso il Mimit.

Un vertice che ha visto intorno al tavolo, ancora una volta, sindacati e rappresentanti della filiera dell'auto. Il ministro ha ribadito anche quanto fatto a livello europeo, in termini di sensibilizzazione per la modifica di alcune delle regole che l'Unione Europea voleva deliberare: dalla sospensione delle multe, alla revisione del regolamento Co2, fino a un approccio meno rigido e punitivo e un'impostazione flessibile. Urso ha anche sottolineato che, comunque, manca ancora la centralità della neutralità tecnologica, la revisione del calcolo delle emissioni e un fondo UE a sostegno di imprese e lavoratori.

Insomma, di strada da percorrere ce n'è ancora. E non poca.

Tronzano: "Ora un aiuto dalle banche per i prossimi due anni"

A portare la voce del territorio, è intervenuto Andrea Tronzano: "Registriamo alcuni piccoli ma utili passi avanti dalla Commissione Europea - ha dichiarato l'assessore alle Attività produttive del Piemonte - tuttavia la partita decisiva si gioca sulle risorse. Governo e Regioni stanno già facendo la loro parte, ora è fondamentale che l'Unione Europea garantisca un sostegno concreto alla filiera e ai lavoratori. In questo scenario ho ritenuto importante sollecitare anche un confronto con le banche, che stanno dimostrando attenzione e disponibilità per aiutare tutte le imprese, incluse quelle più piccole, per superare i

venerdì 14 marzo

Piano Ue e tavolo automotive a Roma, per filiera e sindacati solo piccoli passi avanti. Tronzano: "Un aiuto dalle banche per i prossimi due anni"



A Torino un convegno sull'inserimento lavorativo delle persone con disabilità [VIDEO]



Peraria con Brigone e Shiffrin al Sestriere...ma non solo



Energia ed efficienza: il Piemonte "fa i compiti" e si avvicina ai risultati che deve raggiungere entro il 2030



Coldiretti lancia l'appello a Regione e Città Metropolitana: "Bloccare la gara di cani da braccata al cinghiale, siamo in emergenza Peste Suina Africana"



Editoria, libri Feltrinelli-Finlibri lunedì 17 marzo in sciopero per il contratto aziendale



Meloni in visita ad Argotec regala il Tricolore: "Ha voluto capire nostra capacità sui microsattelliti" [VIDEO]



"Veicoli green e accessibili per le famiglie", così si rilancia Mirafiori secondo Alleanza Clima Lavoro



Variante alla statale 460, Coldiretti Piemonte: "Un progetto devastante per l'agricoltura"



Torino si apre sempre di più a nuovi visitatori: sarà lei la cornice del prossimo "World summit" sul turismo accessibile



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

prossimi 18-24 mesi. È significativo anche il cambio di rotta di Stellantis, specialmente nei confronti della filiera italiana, che oggi può guardare al futuro con maggiore fiducia rispetto a qualche mese fa”.

Vavassori (Anfia): "Supportare la filiera automotive europea"

La voce della filiera è quella di Roberto Vavassori, presidente di Anfia. "Abbiamo ribadito la sintonia con il MIMIT sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla Commissione UE che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea. Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi”.

Quanto ai fondi stanziati dal Governo, "accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. Anfia continuerà a lavorare quotidianamente con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano”.

Sindacati: "Risorse insufficienti, il Piano Ue non va"

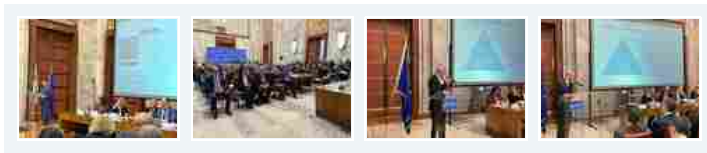
Meno entusiasti i sindacati metalmeccanici, che si aspettavano qualcosa di più. "Il Piano della Commissione Europea è del tutto insufficiente e inadeguato rispetto alle esigenze di un comparto strategico che sta affrontando una transizione complessa e rischiosa. Non si fa altro che dire che dobbiamo governare le transizioni, ma il governo delle transizioni non si fa senza risorse", dice il segretario generale di Fim Cisl, Ferdinando Uliano. "Nel piano, nonostante il lavoro fatto dal governo italiano e che apprezziamo, mancano le risorse necessarie a sostenere le aziende della componentistica e l'intero settore automobilistico nel processo di transizione. Risorse necessarie a tutelare l'occupazione e impedire chiusure di stabilimenti e licenziamenti. Anche le risorse messe in campo dal governo italiano e illustrate oggi al MIMIT sono insufficienti a garantire gli ammortizzatori sociali necessari a gestire la crisi del settore”.

Proprio Fim ha proposto un nuovo Fondo europeo con risorse e in tempi paragonabili a quelle del Next Generation EU. "C'è il rischio, sempre più concreto di essere schiacciati dalla competizione della Cina e dai dazi imposti dagli Stati Uniti, è fondamentale un'azione politica ed economica forte e decisa". E sul fronte Stellantis, è stata ribadita la necessità di "rispettare i tempi di assegnazione e lancio dei nuovi modelli e rafforzare la strategia su Maserati”.

"La sospensione delle multe sulle emissioni e l'anticipo della revisione del Regolamento sono segnali positivi, ma non sufficienti. Ora servono risorse concrete: il Fondo Automotive Ue deve diventare realtà per sostenere la transizione senza penalizzare lavoratori e imprese - aggiunge Sara Rinaudo, vicesegretario generale Fismic Confsal - Al Tavolo Automotive abbiamo chiesto una riforma urgente degli ammortizzatori sociali: i lavoratori non possono affrontare questa crisi con strumenti insufficienti. Serve un sistema di sostegno equo e duraturo, integrato con politiche attive come il nuovo progetto della Regione Piemonte". E ancora: "Accogliamo con favore il piano pluriennale di 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027 per la riconversione e la riqualificazione della componentistica. È un primo passo, ma non basta. Queste risorse sono insufficienti per affrontare una trasformazione industriale di questa portata”.

Negativo anche il giudizio di Antonio Spera, segretario nazionale Ugl Metalmeccanici: "Il piano Ue per l'Auto, allo stato attuale, non basta: servono risorse europee adeguate a incentivare la produzione Made in Europe e un rilancio strutturale del settore con relative misure urgenti

per accompagnare i lavoratori nella transizione. Senza dimenticare la necessità di fare ulteriore chiarezza sul futuro di Stellantis in Italia".



Massimiliano Scullo

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

[Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare 2024" su Spreaker.](#)

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

Copyright © 2013 - 2025 [ILNazionale.it](#) - Partita Iva: IT 03401570043 - [Credits](#) | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)

IL TAVOLO AL MINISTERO

Filiera auto, aiuti per chi riconverte in difesa e spazio

Il Mimit vuole incentivare le aziende della filiera auto a diversificare le attività verso settori ad alto potenziale come difesa, aerospazio e cybersicurezza. — a pagina 13

Filiera auto, credito d'imposta e aiuti per chi passa alla difesa

Il Tavolo al Mimit

Con le rinunce Stellantis, i fondi alla componentistica a 2,5 miliardi nel triennio

Urso: l'ecobonus non sarà rinnovato. Ma sarà lanciato il noleggino sociale

Carmine Fotina
Filomena Greco

Rastrellando alcuni avanzi di bilancio, il ministero delle Imprese e del made in Italy incrementa le risorse per la filiera automotive. E si prepara a destinarne una parte anche a investimenti di diversificazione produttiva, per il passaggio ad esempio alla componentistica per l'aerospazio e la difesa. Nel tavolo che si è svolto ieri, il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso ha parlato di 2,5 miliardi di euro nel triennio, di cui 1,6 miliardi per il 2025, una dote che però include altre filiere strategiche. A dicembre, dopo l'intesa con Stellantis, si era invece discusso di 1,6 miliardi nel triennio. La differenza arriva in gran parte dalla rinuncia di Stellantis ai contratti di sviluppo in negoziazione e da avanzi delle campagne Ecobonus. Nel pacchetto rientrano circa 1 miliardo di Accordi per l'innovazione, 870 milioni di contratti di sviluppo e 220 milioni di "mini contratti di sviluppo", ma in tutti questi casi le risorse andranno ripartite con altre filiere. Poi ci sono - ed è la misura nuova tra quelle presentate - 200 milioni per il credito d'imposta sulle spese di ricer-

ca e innovazione, misura chiesta a gran voce dalle imprese dell'indotto. Si tratta di un intervento ancora allo studio, insieme all'associazione dei componentisti Anfia, ma che nell'ambito del bonus R&S dovrebbe portare al riconoscimento diretto di alcune attività, vincolate al settore. «Ci impegneremo per far sì che diventino un volano di innovazione per le nostre imprese» commenta Anfia che ieri ha diffuso il dato sulla produzione di autovetture che a gennaio si è fermata a 10.800 unità, il 63,4% in meno del 2024 mentre l'intero comparto si è contratto del 25,3%.

«Non rinoveremo più l'Ecobonus, inefficace su scala nazionale» ha detto Urso, rinviando su questo fronte al Piano automotive della Ue. «Abbiamo chiesto per primi all'Europa un piano incentivi alla domanda a livello europeo, per sostenere in modo omogeneo e costante l'acquisto di veicoli ecologicamente sostenibili, non necessariamente elettrici». Le risorse a cui Stellantis ha rinunciato, ha spiegato Urso, «andranno al sostegno degli investimenti delle imprese della componentistica anche ai fini della diversificazione produttiva verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza».

Nella seconda parte dell'anno dovrebbe comunque partire un intervento a sostegno della domanda sotto forma di leasing sociale: si tratterebbe un contributo alle persone fisiche che stipulano un contratto di noleggino a lungo termine per la locazione di durata non inferiore a 3 anni di veicoli a basse emissioni. Una misura, a dir la verità, di cui si era già parlato l'anno scorso, ma che non è stata implementata. Nessuna conferma invece sulla possibilità di sostenere il rinnovo dei

veicoli commerciali, si tratterà di capire se si aprirà una finestra "a sorpresa", per evitare l'effetto atteso che ha condizionato il mercato. Al capitolo fiscalità e fringe benefit, il ministro Urso ha spiegato di aver parlato con il ministro Giorgetti e il presidente di Confindustria Emanuele Orsini per cercare una soluzione, la palla dunque passa al Mef.

I sindacati hanno espresso scetticismo sulle misure in campo. Per Ferdinando Uliano, segretario della Fim Cisl, «sia il piano Ue che le risorse messe in campo dal Governo italiano sono insufficienti a sostenere le aziende della componentistica». Governare la transizione, evidenzia Samuele Lodi, responsabile Auto per la Fiom, «non vuol dire passare dal green al militare, sarebbe una scelta assurda dal punto di vista etico, industriale e occupazionale». Pensare che con l'alto grado di specializzazione che esiste nei vari settori, «l'industria automotive possa trasformarsi in industria della difesa non è realistico, a prescindere da ogni considerazione di carattere politico e morale» ha concluso Gianluca Ficco, responsabile Auto per la Uilm.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

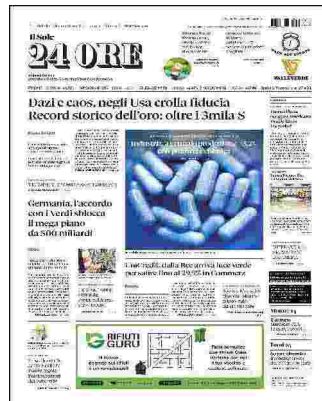


Allo studio un automatismo fiscale per chi investe in ricerca
Sindacati scettici sulle misure in campo



La produzione.
A gennaio la produzione di autovetture è risultata in calo del 63,4% rispetto allo stesso mese del 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MA SU BASE ANNUA PROSEGUE IL CALO (-3,6%) DA 24 MESI

Industria, a gennaio produzione +3,2% con pharma e chimica

Luca Orlando — a pag. 4

Industria da due anni in calo Ma a gennaio va oltre le attese

Produzione. La crescita mensile del 3,2% supera le stime. Nel dato tendenziale c'è però la 24esima frenata consecutiva. Vetture in picchiata a -63%, prosegue la crisi di abbigliamento e pelletteria

Luca Orlando

Il colpo d'occhio grafico, per una volta, è diverso.

Con i settori in crescita su base annua a sopravanzare quelli in calo, presentando a gennaio un bilancio meno cupo rispetto al passato. Se però il miglioramento della manifattura è visibile nel rimbalzo mensile, con una crescita della produzione industriale del 3,2%, il progresso nei dati tendenziali non basta a riportare in attivo la media, che per colpa di auto e moda finisce ancora una volta in rosso (-0,6%), seppure con intensità ridotta. Si raggiungono così due anni esatti di arretramento, discesa avviata a febbraio del 2023 e mai interrotta.

Il progresso mensile registrato dall'Istat, oltre le attese, è in grado di più che bilanciare la caduta del mese precedente ma va notato che la destagionalizzazione del dato tra dicembre e gennaio è sempre tra le più complicate, dovendo includere ponti e differenze di calendario ampie, amplificate questa volta anche dalle prolungate chiusure adottate a fine 2024 da numerose aziende.

In termini settoriali il 2025 si apre comunque con più di una continuità rispetto al passato, in particolare per i due comparti più in difficoltà, il lusso e l'auto.

Nel primo caso (tessile-abbigliamento in calo del 12,3%), ad essere penalizzati sono soprattutto i prodotti in pelle (-24%), tra cui le calzature (-18%), frenata ben visibile nella caduta dell'export del distretto di Fi-

renze, che ha ceduto lo scorso anno 1,6 miliardi, il 18% del totale.

Mentre in parallelo prosegue l'avvitamento verso il basso delle auto: se anche qui tra dicembre e gennaio si registra un progresso deciso (+10%, per un indice che è però su livelli di quasi 40 punti inferiori al benchmark 2021), il confronto annuo è impietoso, con una caduta di produzione degli autoveicoli del 37% che coinvolge anche la componentistica, giù di 15 punti.

Ancora peggiori i numeri guardando al numero effettivo di vetture prodotte, crollate nelle stime di Anfia al di sotto delle 11mila unità, il 63,4% in meno dello stesso mese dello scorso anno.

A differenza dei mesi scorsi, tuttavia, a gennaio si amplia il numero di settori in ripresa, a partire della farmaceutica, che piazza uno scatto di oltre il 21% (che tuttavia è in parte il rimbalzo naturale dopo il -15% di gennaio 2024), a cui si aggiungono il +16% per la cosmetica e quattro punti di crescita per la chimica. Altri progressi vi sono per gli alimentari (+2,6%), unico comparto che era stato in grado di chiudere in crescita il 2024. Siderurgia e Fonderie innestano un "avanti adagio" e in ripresa, dopo mesi di frenata, è anche l'area dei macchinari, che vede una crescita del 2,6%, media che tuttavia sconta il crollo della domanda per le macchine agricole, giù del 20% per effetto di una domanda mondiale in forte riduzione.

Settore dei macchinari che nel corso del 2024 ha pagato sul mercato interno la lunga attesa per la con-

cretizzazione delle misure di Transizione 5.0, crediti di imposta sulla carta più favorevoli rispetto alla normativa precedente che tuttavia sono stati resi disponibili solo a partire dalla fine dell'estate dello scorso anno. Con effetti evidenti di rallentamento dei progetti: nelle stime di Federmacchine il mercato interno dell'impiantistica lo scorso anno ha ceduto oltre il 17%, un calo di cinque miliardi di euro.

Qualche segnale di risveglio ora è visibile, con il portale Gse a segnalare crediti di imposta prenotati a ritmi superiori rispetto al passato, grazie alle modifiche inserite nella Legge di bilancio e anche ai nuovi chiarimenti pubblicati dal Mimit attraverso le ultime Faq: se a metà gennaio le risorse prenotate erano pari a 280 milioni, a due mesi di distanza siamo a livelli quasi doppi, a 514 milioni di euro. Si tratta comunque ancora di meno del 10% rispetto ai 6,24 miliardi a disposizione, da utilizzare entro la fine dell'anno. Esito che ha spinto il Governo a rivedere la dote della misura, dirottando in sede di riprogrammazione metà delle risorse su altri capitoli dedicati alle imprese, come confermato al Sole 24 Ore (si veda l'edizione dell'8 marzo) dal Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr Tommaso Foti. Le trattative con la Ue - ha spiegato giovedì il titolare del Mimit Adolfo Urso - sono state avviate ed entro qualche settimana si saprà verso quali ambiti sarà orientata la riprogrammazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Realizzate meno di 11mila auto, dalle 29mila di gennaio 2024
Bene macchinari, chimica e alimentari

La produzione industriale
La produzione industriale

CONTINUA LA CADUTA
Media mobile a tre mesi.
Base 2021 = 100

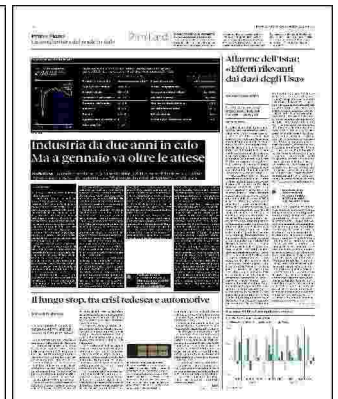
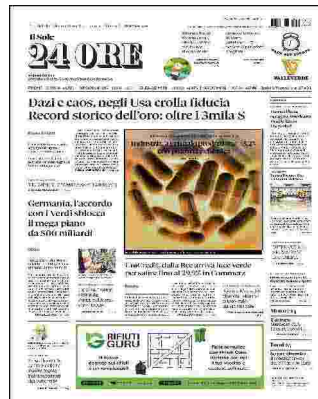


Fonte: Istat

GRADUATORIA DEI SETTORI SECONDO LE VARIAZIONI TENDENZIALI
Gennaio 2025, indici corretti per gli effetti di calendario. Base 2021 = 100

	0	5	10	15	20	25	-25	-20	-15	-10	-5	0	
Prodotti farmaceutici	+21,7												
Legno, carta e stampa	+6,2												
Prodotti chimici	+4,3												
Macchinari e attrezzature	+2,6												
Computer, elettronica	+2,4												
Alimentari	+2,1												
Energia	+1,6												
Apparecchiature elettriche	+1,5												
Altre industrie	+0,8												
Mezzi di trasporto							-13,1						
Tessile-abbigliamento							-12,3						
Coke e prodotti petroliferi							-6,2						
Attività estrattiva							-4,5						
Gomma e materie plastiche							-1,5						
Attività manifatturiere							-0,8						
Indice generale							-0,6						
Metallurgia e prodotti in metallo							-0,1						

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Nuovo piano per l'auto Urso mette 2,5 miliardi ma addio agli incentivi

Fondi per l'indotto e la riconversione verso spazio e difesa
Giù la produzione. Il ministro: «Gli interventi della Ue non bastano»

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Incentivi auto addio. La stagione degli Ecobonus in Italia è finita. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, lo rimarca aprendo il tavolo dell'auto per analizzare la situazione dopo che la Commissione Ue ha prodotto un piano d'azione. Documento che fa tirare il fiato alle case produttrici, che hanno tre anni di tempo per raggiungere i target di emissioni di CO₂ con le nuove immatricolazioni evitando 16 miliardi di multe, ma lascia molti dubbi rispetto a misure e fondi messi a disposizione da Bruxelles per un settore in grande difficoltà.

A gennaio, secondo i dati **Anfia**, l'associazione che rappresenta l'indotto, in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso periodo del 2024. Un calo vertiginoso che si inserisce nel solco più generale della crisi industriale: si è arrivati al ventiquattresimo mese consecutivo di flessione negativa del

la produzione per l'Istat. E l'auto, con un -40% nei dodici mesi, è il comparto più in crisi.

«La nostra priorità è il sostegno alla componentistica, su cui grava anche la crisi produttiva delle case automobilistiche tedesche. Per questo, interveniamo a supporto della filiera», dice Urso. 2,5 i miliardi a disposizione fino al 2027, dei quali 1,6 miliardi solo per l'anno in corso, «tra accordi per l'innovazione, contratti e mini-contratti di sviluppo e credito d'imposta sulla ricerca e sviluppo», ha aggiunto Urso. L'idea è che la meccanica orientata verso le quattro ruote e la mobilità si possa riconvertire verso altri comparti «ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». La Fiom rimanda al mittente «la transizione dal green al militare» e sottolinea la mancanza di fondi. Un elemento rimarcato anche dalla Fim-Cisl sia a livello Ue sia nazionale.

Gli unici incentivi per l'acquisto, 100 milioni, sono previsti per i veicoli commerciali. Fronte su cui Stellantis e Iveco hanno annunciato una collaborazione decennale per la realizzazione di due nuovi mezzi elettrici a

marchio Iveco prodotti negli stabilimenti Stellantis di Atessa, Gliwice, in Polonia, e Hordain, in Francia.

«L'Ecobonus è stato inefficace su scala nazionale - sostiene il ministro - abbiamo chiesto all'Europa di realizzare un piano di incentivi e questa indicazione si sta facendo strada a Bruxelles». Il ministro sostiene che il piano d'azione della Ue «non è sufficiente, non basta». E proseguirà la battaglia del governo a Bruxelles per far cambiare rotta sul Green Deal. Cosa manca? La neutralità tecnologica, con l'introduzione alternative all'elettrico come i biocarburanti e l'idrogeno, la revisione del calcolo delle emissioni di CO₂ e la nascita di un fondo per aiutare settore e lavoratori. Soddisfazione per gli investimenti di Stellantis, gruppo che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*. «Con il Piano Italia, Stellantis ha intrapreso un significativo cambio di rotta. Ora bisogna accelerare gli investimenti», dice Urso. Ha ricordato i numeri del piano: «2 miliardi di investimenti e 6 di acquisti nella fornitura italiana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NUMERO

10.800

La produzione

A gennaio, secondo i dati **Anfia**, in Italia sono state prodotte 10.800 auto, con una flessione negativa di oltre il 63% sul 2024



L'avvicinarsi dell'esaurimento degli ammortizzatori sociali preoccupa i sindacati e i produttori italiani, anche dell'indotto

L'industria è in calo da due anni Urso: "Incentivi europei all'auto"

IL CASO

CLAUDIA LUISE

L'Europa deve fare di più per il settore automotive. È questa la voce unanime che arriva dal nuovo tavolo al Mimit, dove il ministro Adolfo Urso insieme ai rappresentanti della filiera e ai sindacati fa il punto sulle politiche nazionali ed europee. L'obiettivo del governo, rimarca, è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori, per questo «incentiviamo le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». E dice stop all'ecobonus a livello nazionale, che non sarà rinnovato, puntando invece su incentivi europei. «Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i te-

mi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - sottolinea il presidente Anfia, Roberto Vavassori -. In riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo». Sulla possibilità di riconversione delle aziende dell'automotive verso altri settori tra i sindacati metalmeccanici la Fim-Cisl vede «un'opportunità». Più scettica la Fiom-Cgil secondo cui «governare la transizione non vuol dire passare dal green al militare. Sarebbe una scelta assurda». La Uilm insiste per «un intervento urgente» su ammortizzatori sociali e costo dell'energia.

C'è però una spada di Damocle, sottolineata in più occasioni sia dalle associazioni datoriali sia dai sindacati: quella della cassa integrazione in scadenza per molte aziende dell'indotto. «Se ci sono risorse in più per la cassa si può andare avanti, altrimenti si va incontro a ristrutturazioni insostenibili e sanguinose dal punto di vista sociale» è il ragionamento comune emerso durante un incontro organizzato dalla

Fiom a Torino, a cui hanno partecipato anche Federmeccanica e Anfia. «L'uso della cig nel nostro settore è aumentato del 180% - sottolinea il direttore generale di Federmeccanica, Stefano Franchi - gli ammortizzatori sociali attualmente non ci consentono di trarre le aziende». Il segretario della Cgil Piemonte, Giorgio Airaud, si spinge a chiedere che «sia l'Europa a finanziarli» e l'Anfia sta lavorando per una misura di ammortizzatori sociali per la transizione.

Sul futuro di Stellantis, invece, Urso evidenzia che con il Piano Italia, l'azienda ha intrapreso «un significativo cambio di rotta» prevedendo quest'anno investimenti di 2 miliardi per le fabbriche e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Il presidente di Stellantis, John Elkann, ne parlerà mercoledì prossimo nell'audizione in programma alla Camera.

Sullo sfondo restano i dati sulla produzione industriale a gennaio, che prova a recuperare ma il bilancio annuo resta negativo. Con ormai 24 mesi consecutivi di segno meno. Co-

me indicano gli ultimi dati Istat, la produzione industriale inizia l'anno con +3,2% sul dicembre scorso, con un calo dello 0,6% rispetto ad un anno prima e dopo il picco negativo del 6,9% raggiunto a fine 2024. Una performance che penalizza diversi settori del made in Italy, ma a fare peggio è il comparto degli autoveicoli: a gennaio registra un calo del 37% rispetto ad un anno prima, mentre aumenta del 10% rispetto a dicembre 2024. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, a gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024. «Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che - commenta Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare». Del resto sono tutte le case automobilistiche a soffrire: Bmw chiude il 2024 con un calo degli utili del 37%, a 7,7 miliardi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso



Auto, 2,5 miliardi contro la crisi «Riconversione su difesa e spazio»

► Il governo aumenta le risorse per rilanciare la componentistica e studia strumenti per ricollocare addetti e imprese su settori più dinamici. A gennaio nuovo crollo per la produzione di vetture: -63,4%

LA STRATEGIA

ROMA Anche il 2025 si è aperto nel modo peggiore per l'industria dell'automotive: la produzione è crollata del 25,3 per cento rispetto all'inizio del 2024. E - come ha rilevato l'Anfia - soltanto le vetture assemblate, per la precisione 10.800, hanno segnato un tracollo del 63,4 per cento nello stesso lasso di tempo. Male anche la componentistica (-15,4), reggono solo rimorchi e semirimorchi (+7). Di fronte a questo scenario, con un'industria che dà lavoro a oltre 270mila addetti e che si avviluppa verso un altro anno di sottoproduzione, il governo si muove: salgono da qui al 2027 a 2,5 miliardi i fondi per la filiera e, soprattutto, si studiano strumenti per riconvertire maestranze e aziende verso settori più in voga oggi: cioè difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza.

MODELLO TEDESCO

Risorse e nuove strategie sono state illustrate ieri al tavolo dell'automotive dal ministro delle Imprese e del Made Italy, Adolfo Urso. «Le imprese del settore - ha spiegato - saranno

incentivate a convertirsi verso comparti a maggiore crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». Per la cronaca, la stessa soluzione è circolata in Germania, dove però i costruttori hanno annunciato forti esuberi, che in Italia - grazie agli ammortizzatori sociali - finora sono stati evitati. Ma fonti del governo fanno sapere che l'ipotesi è da tempo allo studio tra il Mimit e il ministero del Lavoro, anche per attutire i costi degli ammortizzatori sociali. Si valutano strumenti di outplacement - in primis percorsi di formazione ad hoc - dei dipendenti della filiera auto per ricollocarli nei segmenti che più difficilmente trovano addetti. Fino all'anno scorso si guardava alla mecatronica, adesso, rientrano anche la difesa e l'aerospazio sull'onda del riarmo europeo.

Come detto, però, Urso guarda anche alla trasformazione delle aziende in crisi. Approccio che vede scettici i sindacati. La Fim Cisl, la meno critica, fa sapere con Ferdinando Uliano: «Nessuna compensazione, cioè chiudere fabbriche di auto per fare operazioni militari». Al momento un piano non c'è, ma il Mimit si appresta anche a convocare un ta-

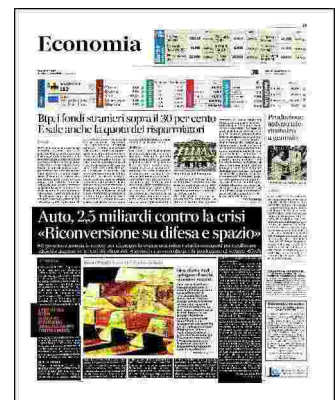
volo tra questi settori per calibrare al meglio gli strumenti e individuare le possibili sinergie. Quel che è certo è che le attività di riconversione saranno finanziate con il fondo destinato alla filiera, che Palazzo Piacentini ha deciso di aumentare a 2,5 miliardi per il prossimo di triennio.

Dopo i tagli previsti in manovra, il Mimit ha fatto di necessità virtù: ha messo assieme fondi non spesi in passato e sfruttato la rimodulazione dei contratti di sviluppo esistenti con il risultato di mettere in campo 1,6 miliardi solo per quest'anno. Più in generale, lo stanziamento complessivo da 2,5 miliardi vedrà circa un miliardo destinato ad Accordi per l'innovazione, 870 milioni sui contratti di sviluppo, 220 milioni sui "mini contratti di sviluppo", 200 milioni per il credito d'imposta e altri 200 per le incentivazioni chieste dalle singole filiere. Per quanto riguarda invece gli ecobonus, dopo lo stop a quelli a livello nazionale, anche l'Italia farà pressioni sulla Ue per un piano di aiuti. Già presenti nella piattaforma sull'auto della Commissione, ma soltanto per i veicoli elettrici.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL MINISTRO URSO
DESTINA
GLI INCENTIVI
SU INNOVAZIONE
CONTRATTI DI SVILUPPO
E CREDITO D'IMPOSTA**



Auto, 2,5 miliardi contro la crisi «Riconvertire su difesa e spazio»

LA STRATEGIA

ROMA Anche il 2025 si è aperto nel modo peggiore per l'industria dell'automotive: la produzione è crollata del 25,3 per cento rispetto all'inizio del 2024. E - come ha rilevato l'Anfia - soltanto le vetture assemblate, per la precisione 10.800, hanno segnato un tracollo del 63,4 per cento nello stesso lasso di tempo. Male anche la componentistica (-15,4), reggono solo rimorchi e semirimorchi (+7). Di fronte a questo scenario, con un'industria che dà lavoro a oltre 270mila addetti e che si avviluppa verso un altro anno di sottoproduzione, il governo si muove: salgono da qui al 2027 a 2,5 miliardi i fondi per la filiera e, soprattutto, si studiano strumenti per riconvertire maestranze e aziende verso settori più in voga oggi: cioè difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza.

MODELLO TEDESCO

Risorse e nuove strategie sono state illustrate ieri al tavolo dell'automotive dal ministro delle Imprese e del Made Italy, Adolfo Urso. «Le imprese del settore - ha spiegato - saranno incentivate a convertirsi verso comparti a maggiore crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». Per la cronaca, la stessa soluzione è circolata in Germania, dove però i costruttori hanno annunciato forti esuberi, che in Italia - grazie agli ammortizzatori sociali - finora sono stati evitati. Ma fonti del governo fanno sapere che l'ipotesi è da tempo allo studio tra il Mimit e il ministero del Lavoro, anche per attutire i costi de-

**IL GOVERNO
AUMENTA LE RISORSE
E STUDIA STRUMENTI
PER RICOLLOCARE
ADDETTI E IMPRESE
SU SETTORI DINAMICI**

gli ammortizzatori sociali. Si valutano strumenti di outplacement - in primis percorsi di formazione ad hoc - dei dipendenti della filiera auto per ricollocarli nei segmenti che più difficilmente trovano addetti. Fino all'anno scorso si guardava alla meccatronica, adesso, rientrano anche la difesa e l'aerospazio sull'onda del riarmo europeo.

Come detto, però, Urso guarda anche alla trasformazione delle aziende in crisi. Approccio che vede scettici i sindacati. La Fim Cisl, la meno critica, fa sapere con Ferdinando Uliano: «Nessuna compensazione, cioè chiudere fabbriche di auto per fare operazioni militari». Al momento un piano non c'è, ma il Mimit si appresta anche a convocare un tavolo tra questi settori per calibrare al meglio gli strumenti e individuare le possibili sinergie. Quel che è certo è che le attività di riconversione saranno finanziate con il fondo destinato alla filiera, che Palazzo Piacentini ha deciso di aumentare a 2,5 miliardi per il prossimo di triennio.

Dopo i tagli previsti in manovra, il Mimit ha fatto di necessità virtù: ha messo assieme fondi non spesi in passato e sfruttato la rimodulazione dei contratti di sviluppo esistenti con il risultato di mettere in campo 1,6 miliardi solo per quest'anno. Più in generale, lo stanziamento complessivo da 2,5 miliardi vedrà circa un miliardo destinato ad Accordi per l'innovazione, 870 milioni sui contratti di sviluppo, 220 milioni sui "mini contratti di sviluppo", 200 milioni per il credito d'imposta e altri 200 per le incentivazioni chieste dalle singole filiere. Per quanto riguarda invece gli ecobonus, dopo lo stop a quelli a livello nazionale, anche l'Italia farà pressioni sulla Ue per un piano di aiuti. Già presenti nella piattaforma sull'auto della Commissione, ma soltanto per i veicoli elettrici.

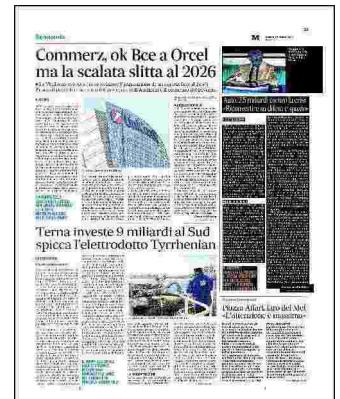
Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro dell'Industria e del Made in Italy Adolfo Urso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

NOVITÀ DAL TAVOLO SULL'AUTOMOTIVE IL MINISTRO INVITA LE AZIENDE A RIADATTARE LE PRODUZIONI VERSO AEROSPAZIO, BLUE ECONOMY E CYBERSICUREZZA

Incentivi per chi si riconverte nella difesa Urso: «Così salviamo l'occupazione»

ANTONELLA INCISO

● **POTENZA.** Incentivi a chi si riconverte nella difesa. Le voci che circolavano trovano concretezza. È al tavolo sull'automotive che il ministro per le Imprese ed il Made in Italy, Adolfo Urso, annuncia incentivi per favorire la riconversione dell'automotive verso la difesa. A Palazzo Piacentini il ministro, davanti ai rappresentanti dei metalmeccanici e dell'Anfia, parla di «un governo responsabile: il nostro obiettivo è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori». «Per questo incentiviamo le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza – sottolinea Urso - Comparti in forte espansione e ad alta redditività. Così possiamo salvaguardare e valorizzare le competenze dei lavoratori dell'automotive».

Una scelta che provoca subito la reazione della Fiom. «Governare la transizione non vuol dire passare dal green al militare, sarebbe una scelta di cui non vogliamo neanche discutere ma che sarebbe assurda dal punto di vista etico, industriale ed occupazionale» sottolinea il responsabile del settore mobilità, Samuele Lodi. Lo sguardo del Governo, però, è rivolto anche all'Europa ed ai risultati ottenuti. «L'Italia guida il fronte delle riforme in Europa, per rimettere sulla strada giusta l'auto europea» dice Urso. «Ci siamo mossi per primi, già sei mesi fa. Con il nostro non-paper sul settore dell'automotive abbiamo costretto la Commissione Ue a inserire nel Piano d'azione sull'automotive due precondizioni assolutamente necessarie, ma ancora non sufficienti: il rinvio delle sanzioni previste per il 2025, che avrebbero comportato il collasso dell'industria europea, e l'anticipo alla seconda metà di quest'anno della revisione del regolamento sui veicoli leggeri» ricorda il ministro secondo cui «servono risorse adeguate a livello europeo per incentivare la produzione Made in Europe e garantire l'autonomia strategica sulle batterie elettriche».

Per fronteggiare la crisi della componentistica sul tavolo c'è il supporto della filiera, con «2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27, e solo per il 2025 1,6 miliardi di euro, tra accordi per l'innovazione, contratti e mini-contratti di sviluppo e credito d'imposta. Previsti inoltre 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, non di autovetture, che concorderemo direttamente con la filiera».

Sulle azioni da portare avanti in Europa si concentra anche il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, che ribadisce la sintonia con

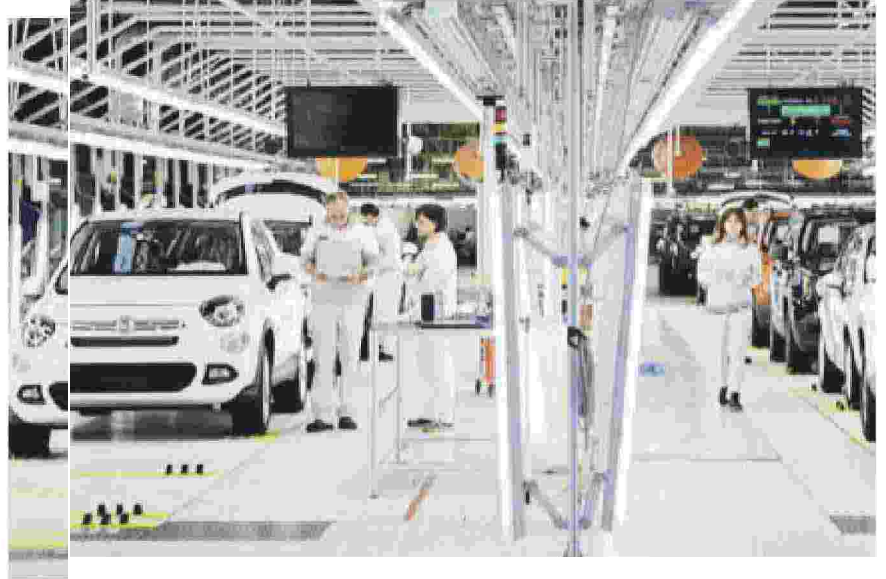
il Mimit «per dare un'attuazione in Europa al piano d'azione proposto dalla Commissione UE che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea». Le proposte dell'esecutivo, però, non soddisfano a pieno i sindacati che puntano alla riforma degli ammortizzatori sociali. «Abbiamo chiesto una riforma urgente degli ammortizzatori sociali: i lavoratori non possono affrontare questa crisi con strumenti insufficienti. Serve un sistema di sostegno equo e duraturo. Accogliamo con favore il piano pluriennale di 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027 per la riconversione e la riqualificazione della componentistica. È un primo passo, ma non basta» commenta Sara Rinaudo, vicesegretario generale della Fismic Confasal.

Ad invitare il Governo e il ministro Urso «a lavorare in ambito europeo e nazionale sulla necessità di misure straordinarie e rapide» è, invece, Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl. «Serve un nuovo Fondo europeo. C'è il rischio, sempre più concreto di essere schiacciati dalla competizione della Cina e dai dazi imposti dagli Stati Uniti» tuona Uliano mentre Gianluca Ficco, segretario nazionale della Uilm e responsabile del settore automotive, coglie «positivamente l'interessamento costruttivo del Governo» ma mette in luce due problemi fondamentali «la necessità di abbassare un costo abnorme della energia e l'urgenza di riformare un sistema degli ammortizzatori sociali che oggi offre poche tutele ai lavoratori ma pesa con forti oneri sulle aziende».

Infine, al tavolo non poteva mancare l'attenzione su Stellantis con il ministro che precisa che con «il Piano Italia, Stellantis ha intrapreso un significativo cambio di rotta» («finalmente, l'auto italiana torna in strada. Ora bisogna accelerare sugli investimenti») ed il presidente del gruppo automobilistico John Elkann che riferirà alle Commissioni riunite Attività produttive di Camera e Senato il prossimo 19 marzo.

REALTÀ DIVERSE

In alto operai al lavoro in uno degli stabilimenti italiani di Stellantis. A destra in una foto d'archivio Elon Musk presenta la sua Tesla



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

DATI ANFIA

**Vetture prodotte:
crollo a gennaio
superiore al 60%**

■ Secondo i dati preliminari dell'Anfia (associazione nazionale della filiera automobilistica), la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2025 non ha superato quota 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024.

Dati drammatici, ma prevedibili, visto che nel primo mese dell'anno, secondo l'Istat, la produzione dell'industria automobilistica italiana nel suo insieme ha registrato un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024. Guardando ai singoli comparti produttivi, si vede che l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 37%, quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 7%, mentre quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,4%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

alVolante.it 🔍 📶 📱 📺

NOVITÀ | PRIMI CONTATTI | PROVE | VIDEO | ATTUALITÀ | SPORT | GREEN | FOCUS | PROBLEMI | BUSINESS | LISTINI | AUTO USATE

Home » News

NEWS

Tavolo automotive: supporto della filiera auto e riconversione per produrre armi

Incentivi auto

di Emiliano Ragoni

Publicato 14 marzo 2025

Nell'incontro a ministero confermato il supporto alle aziende del settore che potranno passare a settori in maggiore crescita.



TAVOLO AUTOMOTIVE - A Palazzo Piacentini si è tenuto il **tavolo automotive**, presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, e dal sottosegretario con delega alle crisi di impresa, Fausta Bergamotto. Si è discusso del presente e del **futuro dell'industria** italiana dell'auto, con le Regioni, le imprese, **l'ANFIA**, le organizzazioni di settore e i sindacati.

LAVORO IN UE - Urso, nel passaggio iniziale del suo intervento, ha

PREZZI CARBURANTI

BENZINA €/litro	1.787
GASOLIO €/litro	1.693
GPL €/litro	0.741
METANO €/kg	1.527

SCOPRI I PREZZI DEI DISTRIBUTORI VICINI A TE

Prezzi medi in Italia
Rilevazione di giovedì 13 marzo

veloce

Aspettando la Formula 1 con Gian Carlo Minardi
NEWS

È online un "bignami" con (quasi) tutte le BMW
NEWS

LE ULTIME NEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sottolineato quanto fatto dall'esecutivo in Europa a supporto dell'industria italiana, che ha portato la Commissione al **rinvio delle sanzioni** del 2025 e all'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri. Tuttavia, il ministro ha ribadito che la strada è ancora lunga, esortando l'Europa a fare di più per sostenere una vera politica congiunta sulla **produzione di batterie**. Secondo Urso, l'UE nell'abbassare l'impronta carbonica, dovrebbe contemplare tutte le tecnologie disponibili, sia l'idrogeno che i biocarburanti.

SUPPORTO ALLE AZIENDE - Urso ha anche confermato che non ci sarà un altro Ecobonus. Sono state poi illustrate le risorse messe in campo dal Mimit a **supporto della filiera**: 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27 per la riconversione della componentistica, di cui 1,6 miliardi nel 2025 tra innovazione, contratti di sviluppo e credito d'imposta. Previsti, poi 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, che verranno definiti con la filiera.

PRODUZIONE A PICCO - L'ultimo passaggio ha riguardato l'effettiva attuazione del Piano Italia, che è stato presentato da **Stellantis** lo scorso 17 dicembre, e che prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 in acquisti da fornitori italiani. Al momento il Gruppo automobilistico ha confermato la 500 ibrida a Mirafiori, con i lavori che inizieranno ad aprile, e i cambi automatici eDCT a Termoli. Il tutto in **quadro** che definire **tragico** è poco: gli ultimi dati diffusi dall'Anfia parlano di un **crollo del 63,4%** della produzione automobilistica italiana a gennaio 2025, con sole 10.800 unità.

PRODURRE ARMI - Il Mimit, seguendo il tema del riarmo in Europa, ha aperto al supporto delle aziende automobilistiche disposte a riconvertire la loro produzione nel **settore della difesa**. Queste le parole di Urso: "...Per valorizzare le competenze dei lavoratori dell'automotive, il Mimit supporterà le aziende della filiera nella diversificazione e **riconversione** delle attività verso settori in crescita, come difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza".

AGGIUNGI UN COMMENTO

[Accedi](#) o [registrati](#) per commentare



Laf1974

15 marzo 2025 - 09:48

Produrre armi, già puzza di morte dei vostri figli. Gran bella eredità che state lasciando alle generazioni future.

[Accedi](#) o [registrati](#) per inserire commenti.

[segnala abuso](#)



Maserati GranTurismo e Porsche 911: la sfida delle sportive "gentili"

Due icone a confronto: la GT italiana ora integrale e a sei cilindri, contro la sportiva tedesca per eccellenza, per la prima volta ibrida. Entrambe velocissime, ma per tutti i giorni. Quale ci ha convinto di più? Scopriamolo nel video.



Mercedes CLA: tutti i dettagli e le prime impressioni dal vivo

La terza generazione della Mercedes CLA è tutta nuova: ibrida mild o elettrica (anche 4x4), promette autonomie record a corrente. Tanta la tecnologia, troppi i comandi a sfioramento.



Perché la Xiaomi ha avuto successo e la Apple ha fallito nel realizzare un'auto?

Il fallimento della Apple e il successo della Xiaomi, entrambe colossi

Miti

15 marzo 2025 - 10:33



Urso... Ursula... sembra un mondo di teddy bear.

[Accedi](#) o [registrati](#) per inserire commenti.

[segnala abuso](#)

dell'elettronica, nel perseguire lo stesso obiettivo di costruire auto, la dice lunga sulla forza del "sistema Cina".

VEDI TUTTE LE NEWS

LE FOTO



I VIDEO

PORSCHE 911 GTS VS MASERATI GRANTURISMO

Due icone a confronto: la GT italiana ora integrale e a sei cilindri, contro la sportiva tedesca per eccellenza, per la prima volta ibrida. Entrambe velocissime, ma per tutti i giorni. Quale ci ha convinto di più? Scopriamolo in questo video. [Qui](#) la news.

KENSHIKI FORUM 2025

Due nuove crossover (la piccola Urban Cruiser e la compatta C-HR+) e i restyling delle "cugine" Toyota bZ4X e Lexus RZ: il 2025 del gruppo giapponese è ricco di proposte a batteria. [Qui](#) per saperne di più.

JAECOO 7 1.5 PHEV

Questa versione ibrida plug-in della Jaecoo 7 è spinta da un 1.5 turbo a benzina abbinato a un fluido cambio automatico a tre marce e a due unità elettriche, per una potenza totale di ben 347 CV. [Qui](#) il primo contatto.

VEDI TUTTI I VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Crisi dell'auto in Italia, la ricetta del governo: "Riconvertire le aziende verso la difesa"

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso lancia la sua proposta: "diversificare e le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita". Sindacati scettici Una conseguenza ritenuta logica, guardando al piano ReArm Europe da 800 miliardi di euro voluto dalla Commissione Europea per aumentare le capacità di reazione militare dei Paesi dell'Unione. Questo il senso dell'intervento del ministro delle Imprese, Adolfo Urso, in occasione del tavolo automotive al Mimit: «Siamo un governo responsabile: il nostro obiettivo è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori. Per questo incentiviamo le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza". Il ministro Urso è chiaro a riguardo: "Sono comparti in forte espansione e ad alta redditività. Così possiamo salvaguardare e valorizzare le competenze dei lavoratori dell'automotive con le loro capacità tecniche e il capitale umano già formato". Il contesto industriale del settore nel nostro Paese, d'altro canto, non invita all'ottimismo. Secondo i dati Istat, a gennaio 2025 l'indice della produzione industriale è in calo dello 0,6% rispetto a gennaio 2024, ma è negativo di ben il 25,3% quello della produzione per il solo settore automotive. Secondo i dati preliminari diffusi dall'associazione di categoria **Anfia**, a gennaio in Italia sono state fabbricate circa 10.800 auto, con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024 ed è in flessione anche l'indice della realizzazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, -15,4%. LEGGI ANCHE Le reazioni "Insedieremo un tavolo specifico con le imprese e le Regioni per governare la transizione e, quindi, anche la necessaria riconversione industriale verso i comparti in maggiore crescita su cui abbiamo anche campioni nazionali ed europei che possono contribuire a sviluppare le filiere produttive», ha precisato Urso. Inevitabili le reazioni delle parti sociali. "Ci sono alcuni aspetti da cogliere rispetto a settori che stanno crescendo, ma no a operazioni di compensazione, cioè chiudere fabbriche di auto per fare operazioni militari. Pensiamo che vanno colte quelle opportunità, soprattutto per la filiera" ha dichiarato Così Ferdinando Uliano, segretario generale Fim Cisl. "Governare la transizione non vuol dire passare dal green al militare; sarebbe una scelta di cui non vogliamo neanche discutere ma che sarebbe assurda dal punto di vista etico, industriale e occupazionale" ha commentato Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil. LEGGI ANCHE Leggi anche



Incentivi auto, stop ufficiale del governo: "Ecobonus inefficace, non lo rinnoveremo"

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Il ministro del Made in Italy Adolfo Urso chiude a qualsiasi rifinanziamento dei contributi statali all'acquisto per il 2025: "Abbiamo chiesto un piano a livello europeo, e non solo per le elettriche" Un incontro durato due ore che sembra chiudere definitivamente una esperienza avviata per la prima volta nel 1997, con la prima campagna di incentivi all'acquisto per l'auto. In occasione del tavolo sull'automotive convocato al ministero delle Imprese e il Made in Italy, il titolare del dicastero Adolfo Urso ha previsto lo stop definitivo a qualsiasi



futura campagna di sostegno all'acquisto finanziata direttamente dallo Stato. "Non rinnoveremo più l'Ecobonus, è inefficace su scala nazionale. Abbiamo chiesto per primi all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato a livello europeo". Questa la posizione del ministro Urso, che ha ribadito le richieste del governo italiano alle istituzioni comunitarie, ovvero un programma che preveda incentivi "in modo omogeneo e costante per l'acquisto di veicoli ecologicamente sostenibili, non necessariamente elettrici". LEGGI ANCHE SOStegno al settore Come già anticipato negli scorsi mesi, il governo italiano si pone altri obiettivi, riassunti da Urso anche in termini di cifre disponibili. "La nostra priorità è il sostegno alla componentistica, su cui grava anche la crisi produttiva delle case automobilistiche tedesche. Per questo, interveniamo a supporto della filiera, indirizzando risorse per 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27, e solo per il 2025 1,6 miliardi di euro, tra accordi per l'innovazione, contratti e mini-contratti di sviluppo e credito d'imposta. Urso ha ricordato l'apertura, il prossimo 8 aprile, dello sportello per i Contratti di sviluppo dedicato alle filiere strategiche, a partire dalla filiera automotive, con una dotazione di 500 milioni di euro. Nel frattempo, secondo i dati preliminari diffusi dall'associazione di categoria [Anfia](#), a gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto, con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024. In flessione anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, -15,4%. Leggi anche

Esplora

il manifesto

Entra

Edizione di oggiPoliticaInternazionaleIACultura VisioniMdmNewsletterAbbonati

- Salva **Articoli sul topic Auto e dintorni**
- Regala **Ue, briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro**
- Link **Emissioni, la Ue concede altri tre anni ai produttori di auto**
- Condividi **Non servono auto diverse, ma meno auto**
- Scarica **Battaglia di carte bollate per l'ex Gkn**

ECONOMIA

Crisi dell'auto, l'idea di Urso: convertire il settore alle armi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso – Ansa

Luciana Cimino

Le auto non si vendono più? Trasformiamole in bombe. Se Giorgia Meloni si agita per avere un ruolo in Europa nelle tensioni tra Stati Uniti e Usa, i suoi ministri hanno già deciso che, in fin dei conti, il progetto di riarmo di Ursula von der Leyen può rivelarsi conveniente in molti campi. Si perderebbe un punto di Pil, certo, ma uno dei vantaggi lampanti dell'economia di guerra è che distrae dai disastri in quella reale. Questo deve aver pensato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, quando le troppe crisi industriali cominciavano a scappargli di mano. E quindi ieri, non potendo comunicare ai sindacati grandi avanzamenti sul fronte dell'automotive, ha provato a sviare.

«SIAMO UN GOVERNO responsabile: il nostro obiettivo è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori per questo – ha detto Urso – incentiviamo le aziende della filiera a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita come la difesa, l'aerospazio, la blue economy, la cybersicurezza». Insomma, non è il governo a essere incapace di prendere rimedi contro la crisi del settore, schiacciato tra il disimpegno di Stellantis e la lentezza nella conversione green: a gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024 (dati [Anfia](#)). Per Urso sono le imprese a doversi decidere a innovare dirigendosi verso i «comparti in forte espansione e ad alta redditività». Come l'industria bellica, appunto.

MA URSO non è un cuor di leone. Le prime dichiarazioni sul tema sono state quelle del ministro delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, che solo due giorni fa aveva detto di essere interessato alle «ricadute in termini di crescita economica» che comporterebbe la riconversione dell'automotive al sistema della difesa. Così ieri Urso ha lanciato il sasso. E nascosto la mano. Non è ai partecipanti al tavolo (sindacati e regioni) che ha comunicato l'intenzione di aprire un nuovo programma per «governare la riconversione industriale» ma solo ai giornalisti, alla fine dell'incontro.

Immaginava, a ragione, la reazione degli astanti che infatti è arrivata a stretto giro. Una scelta di cui «non vogliamo neanche discutere – ha dichiarato la

Fiom Cgil -, assurda dal punto di vista etico, industriale e occupazionale». «È un piano non realistico, al di là di ogni considerazione di carattere politico e morale», anche per la Uilm, mentre la Fim-Cisl si è detta, come sempre, «favorevole a cogliere opportunità».

CHI HA USATO invece espressioni non dissimili a quelle della Fiom è stata l'opposizione. La capogruppo di Avs alla Camera, Luana Zanella, ha parlato di «trovata agghiacciante per la sua mancanza di etica e priva di un ragionamento economico». L'escamotage di Urso è una «follia» anche per i 5S. Il governo, ha ricordato la deputata pentastellata Chiara Appendino, «ha già tagliato 4 miliardi al fondo automotive, ha bloccato transizione 5.0 rendendo 6 miliardi inutilizzabili per le imprese e ha tagliato incentivi fiscali come l'Ace, ora davanti alla produzione che crolla da 24 mesi consecutivi vuole incentivare le aziende a produrre armi».

AL TAVOLO invece, di concreto, il ministro non ha detto granché, a parte annunciare 2,5 miliardi di euro di investimenti nel triennio 2025-2027 ma solo nella filiera della componentistica. «Risorse insufficienti, anche a fronte del taglio dell'80% al fondo con la legge di stabilità – ha contestato Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom – servono fondi pubblici condizionati alla tutela occupazionale dato che la crisi è stata scaricata sui salari dei lavoratori». Quanto a Stellantis, Urso al tavolo ha lodato l'azienda perché a suo dire ha intrapreso «un significativo cambio di rotta: ha assicurato la permanenza in produzione di tutti gli stabilimenti e dell'occupazione», con la promessa di investire 2 miliardi, parole che indicano la volontà del governo di distendere i rapporti con Elkann, atteso alla Camera il 19 marzo.

IN VISTA DELL'AUDIZIONE sono state organizzate diverse iniziative di mobilitazione: la Fiom ha lanciato una raccolta firme negli stabilimenti Stellantis per rivendicare «strumenti per l'integrazione salariale», mentre Sinistra Italiana e MSS manifesteranno a Torino, davanti Mirafiori, insieme al gruppo parlamentare The Left.

Publicato circa un'ora fa

Edizione del 15 marzo 2025

Leggi e diffondi

Regala questo articolo



Auto, 2,5 miliardi contro la crisi: «Riconversione su difesa e spazio»

Auto, 2,5 miliardi contro la crisi: «Riconversione su difesa e spazio»

Auto, 2,5 miliardi contro la crisi: «Riconversione su difesa e spazio»

di Francesco Pacifico

Sabato 15 Marzo 2025, 05:30

Articolo riservato agli abbonati premium

Anche il 2025 si è aperto nel modo peggiore per l'industria dell'automotive: la produzione è crollata del 25,3 per cento rispetto all'inizio del 2024. E - come ha rilevato **l'Anfia** - soltanto le vetture assemblate, per la precisione 10.800, hanno segnato un tracollo del 63,4 per cento nello stesso lasso di tempo. Male anche la componentistica (-15,4), reggono solo rimorchi e semirimorchi (+7). Di fronte a questo scenario, con un'industria che dà lavoro a oltre 270mila addetti e che si avviluppa verso un altro anno di sottoproduzione, il governo si muove: salgono da qui al 2027 a 2,5 miliardi i fondi per la filiera e, soprattutto, si studiano strumenti per riconvertire maestranze e aziende verso settori più in voga oggi: cioè difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza.

MODELLO TEDESCO

Risorse e nuove strategie sono state illustrate ieri al tavolo dell'automotive dal ministro delle Imprese e del Made Italy, Adolfo Urso. «Le imprese del settore - ha spiegato - saranno incentivate a convertirsi verso comparti a maggiore crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». Per la cronaca, la stessa soluzione è circolata in Germania, dove però i costruttori hanno annunciato forti esuberi, che in Italia - grazie agli ammortizzatori sociali - finora sono stati evitati. Ma fonti del governo fanno sapere che l'ipotesi è da tempo allo studio tra il Mimit e il ministero del Lavoro, anche per attutire i costi degli ammortizzatori sociali. Si valutano strumenti di outplacement - in primis percorsi di formazione ad hoc - dei dipendenti della filiera auto per ricollocarli nei segmenti che più difficilmente trovano addetti. Fino all'anno scorso si guardava alla mecatronica, adesso, rientrano anche la difesa e l'aerospazio sull'onda del riarmo europeo.

Come detto, però Urso guarda anche alla trasformazione delle aziende in crisi. Approccio che vede scettici i sindacati. La Fim Cisl, la meno critica, fa sapere con Ferdinando Uliano: «Nessuna compensazione, cioè chiudere fabbriche di auto per fare operazioni militari». Al momento un piano non c'è, ma il Mimit si appresta anche a convocare un tavolo tra questi settori per calibrare al meglio gli strumenti e individuare le possibili sinergie. Quel che è certo è che le attività di riconversione saranno finanziate con il fondo destinato alla filiera, che Palazzo Piacentini ha deciso di aumentare a 2,5 miliardi per il prossimo di triennio.

Dopo i tagli previsti in manovra, il Mimit ha fatto di necessità e virtù: ha messo assieme fondi non spesi in passato e sfruttato la rimodulazione dei contratti di sviluppo esistenti con il risultato di mettere in campo 1,6 miliardi solo per quest'anno. Più in generale, lo stanziamento complessivo da 2,5 miliardi vedrà circa un miliardo destinato ad Accordi per l'innovazione, 870 milioni sui contratti di sviluppo, 220 milioni sui "mini contratti di sviluppo", 200 milioni per il credito d'imposta e altri 200 per le incentivazioni chieste dalle singole filiere. Per quanto riguarda invece gli ecobonus, dopo lo stop a quelli a livello nazionale, anche l'Italia farà pressioni sulla Ue per un piano di aiuti. Già presenti nella piattaforma sull'auto della Commissione, ma soltanto per i veicoli elettrici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Risparmio e investimenti, ogni venerdì Iscriviti e ricevi le notizie via email

LEGGI ANCHE

L'industria e' in calo da due anni. Urso: Incentivi europei all'auto

L'avvicinarsi dell'esaurimento degli ammortizzatori sociali preoccupa i sindacati e i produttori italiani, anche dell'indotto TORINO. L'Europa deve fare di più per il settore automotive. È questa la voce unanime che arriva dal nuovo tavolo al Mimit, dove il ministro Adolfo Urso insieme ai rappresentanti della filiera e ai sindacati fa il punto sulle politiche nazionali ed europee. L'obiettivo del governo, rimarca, è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori, per questo «incentiviamo le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». E dice stop all'ecobonus a livello nazionale, che non sarà rinnovato, puntando invece su incentivi europei. «Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - sottolinea il presidente Anfia, Roberto Vavassori -. In riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo». Sulla possibilità di riconversione delle aziende dell'automotive verso altri settori tra i sindacati metalmeccanici la Fim-Cisl vede «un'opportunità». Più scettica la Fiom-Cgil secondo cui «governare la transizione non vuol dire passare dal green al militare. Sarebbe una scelta assurda». La Uilm insiste per «un intervento urgente» su ammortizzatori sociali e costo dell'energia. C'è però una spada di Damocle, sottolineata in più occasioni sia dalle associazioni datoriali sia dai sindacati: quella della cassa integrazione in scadenza per molte aziende dell'indotto. «Se ci sono risorse in più per la cassa si può andare avanti, altrimenti si va incontro a ristrutturazioni insostenibili e sanguinose dal punto di vista sociale» è il ragionamento comune emerso durante un incontro organizzato dalla Fiom a Torino, a cui hanno partecipato anche Federmeccanica e Anfia. «L'uso della cig nel nostro settore è aumentato del 180% - sottolinea il direttore generale di Federmeccanica, Stefano Franchi - gli ammortizzatori sociali attualmente non ci consentono di traguardare le aziende». Il segretario della Cgil Piemonte, Giorgio Airaud, si spinge a chiedere che «sia l'Europa a finanziarli» e l'Anfia sta lavorando per una misura di ammortizzatori sociali per la transizione. Sul futuro di Stellantis, invece, Urso evidenzia che con il Piano Italia, l'azienda ha intrapreso «un significativo cambio di rotta» prevedendo quest'anno investimenti di 2 miliardi per le fabbriche e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Il presidente di Stellantis, John Elkann, ne parlerà mercoledì prossimo nell'audizione in programma alla Camera. Sullo sfondo restano i dati sulla produzione industriale a gennaio, che prova a recuperare ma il bilancio annuo resta negativo. Con ormai 24 mesi consecutivi di segno meno. Come indicano gli ultimi dati Istat, la produzione industriale inizia l'anno con +3,2% sul dicembre scorso, con un calo dello 0,6% rispetto ad un anno prima e dopo il picco negativo del 6,9% raggiunto a fine 2024. Una performance che penalizza diversi settori del made in Italy, ma a fare peggio è il comparto degli autoveicoli: a gennaio registra un calo del 37% rispetto ad un anno prima, mentre aumenta del 10% rispetto a dicembre 2024. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, a gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024. «Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che - commenta Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare». Del resto sono tutte le case automobilistiche a soffrire: Bmw chiude il 2024 con un calo degli utili del 37%, a 7,7 miliardi.



di **Rita Querzè**

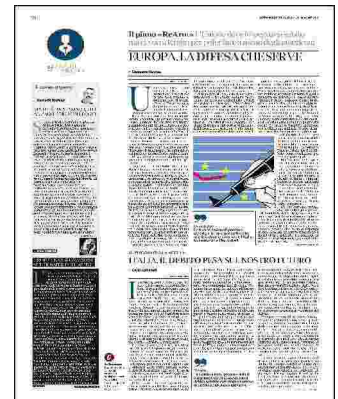


TROPPIA RASSEGNAZIONE SUL DOSSIER DELL'AUTO

L'Italia riuscirà a rilanciare l'auto? C'è rassegnazione sul dossier. L'idea di riconvertire la componentistica su spazio e difesa ha un inevitabile sottinteso: dall'automotive intanto si esce. I dati Anfia sulle 11 mila vetture prodotte in Italia a gennaio fanno tremare: avanti così e a fine anno avremo meno della metà delle 300 mila vetture del 2024. Che poi è stato il peggior anno dal 1956. Intanto che si fa? Si aspetta. Prima si aspettava il 5 marzo e il piano della commissione Ue. Adesso si aspetta la fine del 2025 quando saranno ridiscusse le regole sullo stop al motore a scoppio. In nome della neutralità tecnologica. Neutralità tecnologica misurata come è ancora da capire. Volgendo lo sguardo a casa nostra, i fondi per il rilancio del settore sono scesi da 6 miliardi tra 2025 e 2030 (in pratica un miliardo l'anno) a 2,5 in tutto tra 2025 e 2027. Per fare che cosa? Uno per accordi per l'innovazione, 1,1 per contratti di sviluppo, 400 milioni per credito d'imposta e altre misure. Intanto la questione del costo dell'energia sta tornando nel dimenticatoio. Si spera che al calo del MWh ci pensi la tregua in Ucraina. I picchi potrebbero scendere, ma resterebbe il divario con gli altri Paesi Ue: abbiamo l'energia più cara del continente. A proposito: sarà forse anche per questo che gli investitori cinesi preferiscono Spagna e Ungheria? Servirebbe un gioco d'attacco del sistema-Paese per sciogliere a monte i nodi della scarsa competitività. Ma questo comporta rischi. Che né la politica né le associazioni d'impresa sembrano voler correre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La crisi dell'industria

Difesa, chip, meccatronica Inizia la riconversione della filiera automotive

► In Europa si studiano integrazioni tra quattro ruote e imprese con alto livello tecnologico
L'esempio della tedesca Rheinmetall pronta a costruire carri armati nell'ex sito Volkswagen

IL FOCUS

ROMA Nessuno parli di economia di guerra o produzione bellica. Il termine difesa, poi, viene utilizzato nell'accezione più ampia: cioè guardando alla sicurezza (anche civile) come alle soluzioni per l'aerospazio. Ma per capire perché il governo punta a incrociare il destino dell'industria dell'automotive - i fornitori prima ancora che i costruttori - e quella della difesa, bisogna confrontare la salute dei due settori. Anche in ottica di ricollocamento delle maestranze (ingegneri come operai specializzati) delle quattro ruote, comparto destinato a vedere contrarre via via i suoi volumi, con tutto quello che comporta in termini di ammortizzatori sociali per le casse dello Stato. Il tutto mentre altri settori - la meccatronica, l'information technology o la stessa difesa o l'aerospazio - non trovano lavoratori, pur pronti a pagarli a caro prezzo.

Nel 2025 l'industria italiana dell'auto dovrebbe chiudere l'anno con gli stessi numeri catastrofici del 2024: dagli stabilimenti del Belpaese meno di mezzo milione di veicoli prodotti. Teme che le venga presentato il conto un terzo della componentistica (2.200 aziende, fatturato da 55,9 miliardi e circa 170mila addetti diretti): rischia quel 30 per cento che non ha iniziato a riconvertirsi verso l'elettrico. Ma pure il restante 70 non se la passa meglio.

Parallelamente difesa, sicurezza e spazio in Italia hanno chiuso il 2024 con un fatturato sopra i 40 miliardi, dei quali la metà (nota in uno

studio l'Aipb) riconducibili a soluzioni belliche. E quest'anno dovrebbe crescere di un altro 5 per cento. Ma questi numeri potrebbero esplodere in termini di investimenti quando sarà più chiaro le commesse del piano di riarmo europeo da 800 miliardi e la crescita della nostra spesa militare.

Per tutto questo il ministro Adolfo Urso ha annunciato: «Incentiviamo queste aziende a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». Per la cronaca, non soltanto a Roma si segue questa strada. Qualcosa in più nel tentativo di accompagnare una parte dell'automotive verso la difesa lo si capirà giovedì al Consiglio europeo. Mentre in Germania, Paese pronto a sacrificare la sacralità del pareggio di bilancio per riarmarsi, il colosso Rheinmetall valuta di rilevare un ex stabilimento di Volkswagen appena dismesso a Bruxelles per costruire carri armati.

Auto e difesa sono settori apparentemente molto distanti: diversi i volumi e i perimetri delle forniture come le competenze richieste; i fornitori militari poi sono soggetti a un livello molto più complesso di certificazioni, per non parlare degli obblighi di riservatezza. Poi il processo di riconversione sarà lungo e mirato su alcuni fronti. Emblematico che nei giorni scorsi Roberto Cingolani, ad di Leonardo, abbia frenato le ipotesi sull'acquisto di Iveco Defense, già suo partner, con un laconico: «Non è in agenda». Per la cronaca alcuni rumors dicono che sia Exor

(azionista di Iveco) a spingere per chiudere. Proprio John Elkann, atteso mercoledì alla Camera, ribadirà la centralità italiana per Stellantis, ma non dovrebbe toccare il tema sulla riconversione del suo settore.

GLI INCROCI

Detto questo, come ricorda Urso nell'intervista rilasciata oggi al Messaggero, sono già migliaia gli incroci tra aziende della componentistica dei due settori: microchip, schede elettroniche o cingolati. Senza contare che per raddoppiare la spesa dell'industria militare e della sicurezza italiana servirà potenziare in numero e lavorazioni la filiera attuale, molto debole, anche pescando da quella auto. Leonardo - che ha stretto un'alleanza con i tedeschi di Rheinmetall sui carri armati, con i turchi di Baykar sui droni e ha potenziato la produzione di armamenti della Oto Melara a La Spezia - sta seguendo le sue aziende fornitrici per accompagnarle verso nuove certificazioni e l'introduzione di macchinari d'avanguardia. Anfia ha avviato un programma - in questa direzione ci sono stati incontri con Leonardo e Avio - per aiutare le imprese della componentistica verso una diversificazione della produzione per rispondere alle esigenze dell'aerospazio. A breve inizieranno anche i contatti con imprese ferroviarie e del medicale.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRA GLI OBIETTIVI
ANCHE QUELLO
DI RICOLOCARE
I LAVORATORI
ELKANN MERCOLEDÌ
IN PARLAMENTO

Operai al lavoro in una fabbrica automobilistica: il comparto è in crisi in tutta Europa, con migliaia di posti di lavoro a rischio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Difesa, auto e aviazione primi interessi in Italia a riconvertire impianti

► Fari puntati soprattutto sugli stabilimenti dell'indotto: più semplice nel caso degli aerei dove molte componenti già sono comuni con i progetti militari

IL FOCUS

Nando Santonastaso

«L'auto non è un prodotto obsoleto e le previsioni indicano chiaramente un percorso di ripresa, specie ora che l'Europa sembra essersi liberata dei pesi ideologici che l'hanno condizionata nel recente passato. In ogni caso, un'eventuale riconversione della componentistica in chiave militare sarebbe molto complicata e sicuramente richiederebbe non meno di 3-4 anni per essere seriamente attuata». Paolo Scudieri, leader con Adler Group dell'automotive italiana ed europea, e già presidente nazionale della filiera di settore, è prudente, se non scettico. L'ipotesi che dalla crisi dell'auto si possa passare, quasi in automatico, alla fornitura di componenti e mezzi per la difesa, in funzione del piano europeo appena presentato da Ursula Von Der Leyen, non lo convince del tutto. «Il ministro Urso - spiega l'industriale napoletano -, che ha fatto tanto per convincere l'Ue a non penalizzare più il nostro comparto, evitando le pesantissime multe a carico delle aziende già previste per quest'anno, ha indicato un quadro programmatico, con incentivi per possibili riconversioni: ma sarebbe un errore enorme pensare di rinunciare alla cultura dell'auto, faremmo un favore a qualcuno fuori dall'Europa che non vede l'ora che ciò accada».

IL TAVOLO

È stata proprio l'apertura del mi-

nistro, nell'ultimo tavolo automotive, al sostegno di aziende del settore disposte a passare a comparti in crescita, dalla difesa all'aerospazio, alla cybersicurezza, a porre la questione al centro del dibattito. Con l'obiettivo, decisamente rilevante, di garantire una prospettiva produttiva e soprattutto occupazionale più certa a chi ormai da parecchi mesi fa i salti mortali per difendere gli spazi di mercato e il lavoro (gli ultimi dati diffusi dall'Anfia parlano di un crollo del 63,4% della produzione automobilistica italiana a gennaio 2025, con sole 10.800 unità). Non solo di riconversione, peraltro, ha parlato Urso - che ha annunciato la fine degli incentivi per l'acquisto di nuovi modelli - ma anche della possibile diversificazione degli impianti, e la differenza tra le due ipotesi non è trascurabile. È vero, infatti, che in Germania il colosso Rheinmetall, specializzato tra l'altro nella costruzione di carri armati, sta pensando di acquisire uno degli stabilimenti di cui Volkswagen ha annunciato da tempo la chiusura (quello di Osnabruck, dove si producevano le Golf), ma è altrettanto vero che in Italia al momento una situazione analoga è molto improbabile. Dice Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl, il sindacato che a differenza di Cgil e Uil è apparso più disponibile ad approfondire l'argomento: «Ci sono sicuramente attività della componentistica auto che potrebbero in parte essere destinate anche ad altri settori, come la difesa, considerando per esempio che il

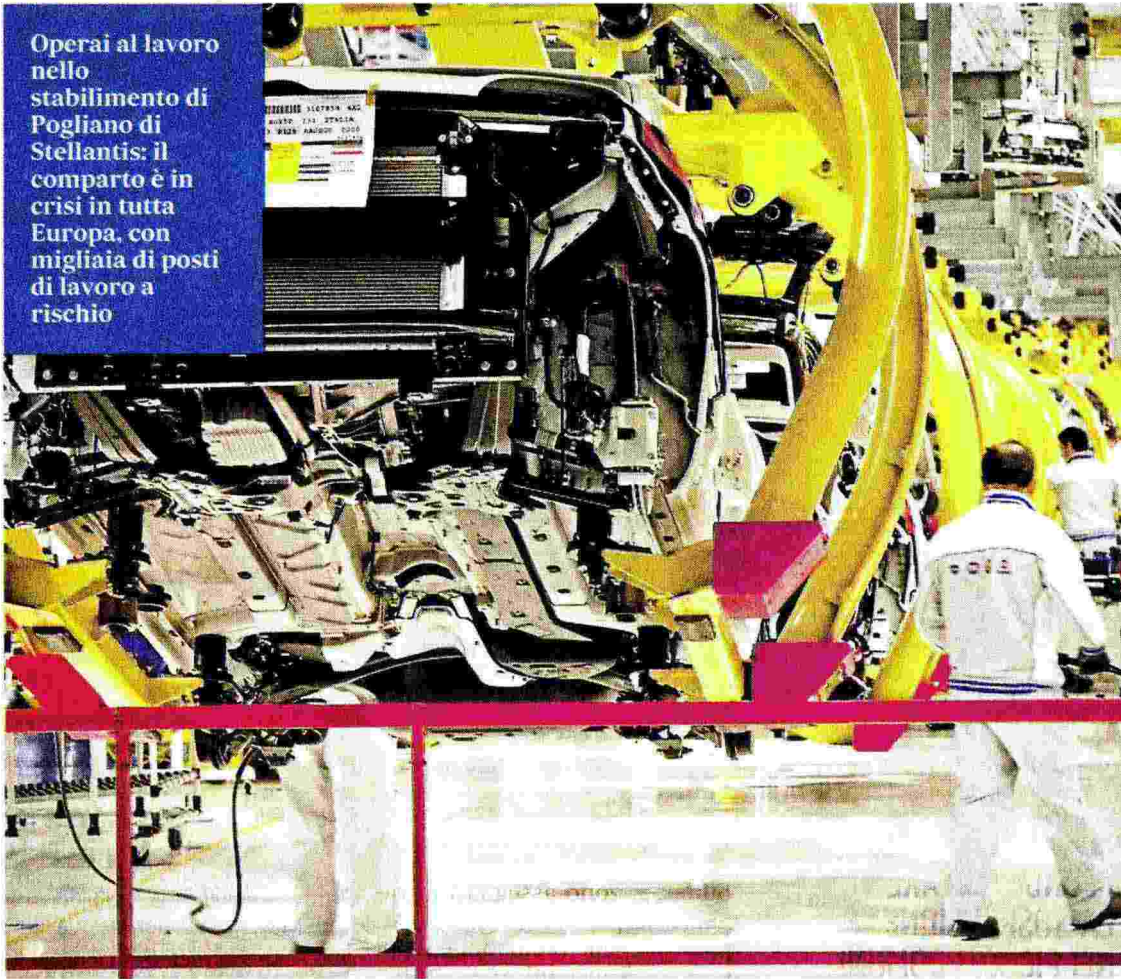
percorso verso l'elettrico impone una nuova metodologia organizzativa e tecnologica nelle aziende. Ma escludo che si possa chiudere a breve scadenza uno stabilimento produttivo, sia pure costretto a ridurre le lavorazioni per via della crisi, e pensare di riconvertirlo ad altra missione. Intanto perché in Italia già esistono aziende che lavorano specificamente per la difesa, da Iveco Defense a Oto Melara, per non parlare di quelle che forniscono componenti elettroniche ai sistemi missilistici come Mbda, presente anche in Campania. Ma poi perché non è immaginabile che un'industria auto possa cedere spazi inutilizzati per favorire nuovi insediamenti destinati alla difesa. Sono situazioni del tutto improponibili».

LA FILIERA

Per la componentistica, però, le cose potrebbero essere almeno in teoria più "semplici". È la logica della diversificazione produttiva che in un altro settore strategico anche in chiave militare, come l'aerospazio, sembra non a caso strizzare l'occhio a questo scenario. Dice ad esempio Luigi Carrino, presidente del Distretto aerospaziale campano, già da tempo favorevole ad aprire nuove opportunità alle pmi aeronautiche in funzione, appunto, aerospaziale: «La diversificazione in questo caso è possibile perché avio e aerospazio operano in contesti molto vicini tra di loro. Conosciamo bene il valore e l'importanza del controllo dello spazio nelle dinamiche relative alla difesa dei singoli Stati, e sappiamo altrettanto bene che ormai

nello spazio ci si arriva con satelliti di piccole dimensioni, con l'esaltazione della miniaturizzazione dell'elettronica. Le nostre aziende hanno maturato un livello di competenze tali da potersi inserire in questa prospettiva, anche solo con i propri tecnici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Urso: "Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili"

Auto / News

Urso: "Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili"

Il ministro: "Serve anche garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe"

Pubblicato il 16 Marzo 2025 ore 15:45

3 minuti

Il tavolo automotive, presieduto nei giorni scorsi dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha messo in evidenza il complesso processo di riforma delle politiche europee per il settore automobilistico. Con la partecipazione di Regioni, imprese, ANFIA, organizzazioni di settore e sindacati, il ministro ha sottolineato l'importanza delle iniziative italiane a supporto dell'industria, tra cui il non paper sull'automotive: questa iniziativa ha avuto un impatto significativo, portando la Commissione UE a rinviare le sanzioni previste per il 2025 e a rivedere anticipatamente il regolamento sui veicoli leggeri. Tuttavia, Urso ha avvertito che tali misure, pur essendo fondamentali, non sono ancora sufficienti per affrontare le sfide del settore.

2,5 miliardi di euro per il triennio 2025-2027

Nel corso dell'incontro, sono state presentate le risorse finanziarie destinate al settore automobilistico, con un impegno di 2,5 miliardi di euro per il triennio 2025-2027: di questi, 1,6 miliardi sono previsti per il 2025 e saranno destinati a progetti di innovazione, contratti di sviluppo e crediti d'imposta. Non è tutto: il governo ha anche pianificato 100 milioni di euro per interventi mirati sulla domanda, che saranno definiti in collaborazione con la filiera. Urso ha poi confermato che l'Ecobonus non sarà rinnovato, sottolineando l'esigenza di un piano di incentivi a livello europeo, piuttosto che nazionale.

Piano Italia Stellantis

Un altro tema centrale del tavolo è stato il Piano Italia presentato da Stellantis, che prevede investimenti significativi per il settore: quest'anno, il piano prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani, garantendo così la continuità produttiva e la stabilità occupazionale in Italia. Il ministro ha accolto con favore gli sviluppi recenti del gruppo, come l'avvio della produzione dei cambi per auto ibride a Termoli e la produzione anticipata della 500 ibrida a Mirafiori.

La battaglia di Urso

"Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili, dai biocarburanti all'idrogeno - ha sottolineato Urso - Serve poi rivedere il metodo di calcolo delle emissioni, garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe. La battaglia è ancora lunga, ma noi non molliamo".

Ultimi di Auto



ECONOMIA

Lunedì 17 Marzo - agg. 12:05

MOLTOECONOMIA

Auto, 2,5 miliardi contro la crisi: «Riconversione su difesa e spazio»

Sabato 15 Marzo 2025 di **Francesco Pacifico**

Anche il 2025 si è aperto nel modo peggiore per l'industria dell'automotive: la produzione è crollata del 25,3 per cento rispetto all'inizio del 2024. E - come ha rilevato **Anfia** - soltanto le vetture assemblate, per la precisione 10.800, hanno segnato un tracollo del 63,4 per cento nello stesso lasso di tempo. Male anche la componentistica (-15,4), reggono solo rimorchi e semirimorchi (+7). Di fronte a questo scenario, con un'industria che dà lavoro a oltre 270mila addetti e che si avviluppa verso un altro anno di sottoproduzione, il governo si muove: salgono da qui al 2027 a 2,5 miliardi i fondi per la filiera e, soprattutto, si studiano strumenti per riconvertire maestranze e aziende verso settori più in voga oggi: cioè difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza.

MODELLO TEDESCO

Risorse e nuove strategie sono state illustrate ieri al tavolo dell'automotive dal ministro delle Imprese e del Made Italy, Adolfo Urso. «Le imprese del settore - ha spiegato - saranno incentivate a convertirsi verso comparti a maggiore crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». Per la cronaca, la stessa soluzione è circolata in Germania, dove però i costruttori hanno annunciato forti esuberi, che in Italia - grazie agli ammortizzatori sociali - finora sono stati evitati. Ma fonti del governo fanno sapere che l'ipotesi è da tempo allo studio tra il Mimit e il ministero del Lavoro, anche per attutire i costi degli ammortizzatori sociali. Si valutano strumenti di outplacement - in primis percorsi di formazione ad hoc - dei dipendenti della filiera auto per ricollocarli nei segmenti che più difficilmente trovano addetti. Fino

all'anno scorso si guardava alla meccatronica, adesso, rientrano anche la difesa e l'aerospazio sull'onda del riarmo europeo.

Come detto, però Urso guarda anche alla trasformazione delle aziende in crisi. Approccio che vede scettici i sindacati. La Fim Cisl, la meno critica, fa sapere con Ferdinando Uliano: «Nessuna compensazione, cioè chiudere fabbriche di auto per fare operazioni militari». Al momento un piano non c'è, ma il Mimit si appresta anche a convocare un tavolo tra questi settori per calibrare al meglio gli strumenti e individuare le possibili sinergie. Quel che è certo è che le attività di riconversione saranno finanziate con il fondo destinato alla filiera, che Palazzo Piacentini ha deciso di aumentare a 2,5 miliardi per il prossimo di triennio.

Dopo i tagli previsti in manovra, il Mimit ha fatto di necessità e virtù: ha messo assieme fondi non spesi in passato e sfruttato la rimodulazione dei contratti di sviluppo esistenti con il risultato di mettere in campo 1,6 miliardi solo per quest'anno. Più in generale, lo stanziamento complessivo da 2,5 miliardi vedrà circa un miliardo destinato ad Accordi per l'innovazione, 870 milioni sui contratti di sviluppo, 220 milioni sui "mini contratti di sviluppo", 200 milioni per il credito d'imposta e altri 200 per le incentivazioni chieste dalle singole filiere. Per quanto riguarda invece gli ecobonus, dopo lo stop a quelli a livello nazionale, anche l'Italia farà pressioni sulla Ue per un piano di aiuti. Già presenti nella piattaforma sull'auto della Commissione, ma soltanto per i veicoli elettrici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Potrebbe interessarti anche

REGIONE FVG INFORMA

Convittidi: Rosolen, esempio eccellenza sistema scolastico Fvg

REGIONE FVG INFORMA

Digitale: Callari, non necessaria nuova partecipata Regioni

TREVISO

Popolarissima, il retroscena: «La corsa ha rischiato di saltare per la posa delle fognature, l'intervento del Comune l'ha salvata»

- Tre eventi in contemporanea a Treviso, oltre 60mila ingressi alle 17.30: code e traffico in tilt

TRENTO

Valanga in valle di Sole travolge tre persone: una è rimasta intrappolata, due salvate

- Valanga e morte sulla Forcella Giau, l'esperto del Cai: «Sui social informazioni pericolose, la montagna non va sfidata» • Il presagio di Abel, morto sotto la valanga di Forcella Giau: «Prima o poi la montagna mi porterà via»

REGIONE FVG INFORMA

Difesa, auto e aviazione: primi interessi in Italia a riconvertire impianti

«L'auto non è un prodotto obsoleto e le previsioni indicano chiaramente un percorso di ripresa»



Difesa, auto e aviazione primi interessi in Italia a riconvertire impianti

di Nando Santonastaso

M

ARTICOLO RISERVATO AGLI ABBONATI

PREMIUM

Domenica 16 Marzo 2025, 08:02 - Ultimo agg. : 08:06

4 Minuti di Lettura

«L'auto non è un prodotto obsoleto e le previsioni indicano chiaramente un percorso di ripresa, specie ora che l'Europa sembra essersi liberata dei pesi ideologici che l'hanno condizionata nel recente passato. In ogni caso, un'eventuale riconversione della componentistica in chiave militare sarebbe molto complicata e sicuramente richiederebbe non meno di 3-4 anni per essere seriamente attuata». Paolo Scudieri, leader con Adler Group dell'automotive italiana ed europea, e già presidente nazionale della filiera di settore, è prudente, se non scettico. L'ipotesi che dalla crisi dell'auto si possa passare, quasi in automatico, alla fornitura di componenti e mezzi per la difesa, in funzione del piano europeo appena presentato da Ursula Von Der Leyen, non lo convince del tutto. «Il ministro Urso spiega l'industriale napoletano -, che ha fatto tanto per convincere l'Ue a non penalizzare più il nostro comparto, evitando le pesantissime multe a carico delle aziende già previste per quest'anno, ha indicato un quadro programmatico, con incentivi per possibili riconversioni: ma sarebbe un errore enorme pensare di rinunciare alla cultura dell'auto, faremmo un favore a qualcuno fuori dall'Europa che non vede l'ora che ciò accada».



adv

APPROFONDIMENTI



Campi Flegrei, la solidarietà viaggia sul web



Zes unica, 300 milioni per le aree industriali



Turismo, imprese, cultura: la Napoli che non si ferma, guarda oltre la paura

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

È stata proprio l'apertura del ministro, nell'ultimo tavolo automotive, al sostegno di aziende del settore disposte a passare a comparti in crescita, dalla difesa all'aerospazio, alla cybersicurezza, a porre la questione al centro del dibattito. Con l'obiettivo, decisamente rilevante, di garantire una prospettiva produttiva e soprattutto occupazionale più certa a chi ormai da parecchi mesi fa i salti mortali per difendere gli spazi di mercato e il lavoro (gli ultimi dati diffusi dall'Anfia parlano di un crollo del 63,4% della produzione automobilistica italiana a gennaio 2025, con sole 10.800 unità). Non solo di riconversione, peraltro, ha parlato Urso che ha annunciato la fine degli incentivi per l'acquisto di nuovi modelli - ma anche della possibile diversificazione degli impianti, e la differenza tra le due ipotesi non è trascurabile. È vero, infatti, che in Germania il colosso Rheinmetall, specializzato tra l'altro nella costruzione di carri armati, sta pensando di acquisire uno degli stabilimenti di cui Volkswagen ha annunciato da tempo la chiusura (quello di Osnabruck, dove si producevano le Golf), ma è altrettanto vero che in Italia al momento una situazione analoga è molto improbabile.

[Terremoto Napoli e Campi Flegrei, la solidarietà viaggia sul web: pizze, ospitalità e doposcuola per confortare chi ha bisogno](#)

Dice Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl, il sindacato che a differenza di Cgil e Uil è apparso più disponibile ad approfondire l'argomento: «Ci sono sicuramente attività della componentistica auto che potrebbero in parte essere destinate anche ad altri settori, come la difesa, considerando per esempio che il percorso verso l'elettrico impone una nuova metodologia organizzativa e tecnologica nelle aziende. Ma escludo che si possa chiudere a breve scadenza uno stabilimento produttivo, sia pure costretto a ridurre le lavorazioni per via della crisi, e pensare di riconvertirlo ad altra missione. Intanto perché in Italia già esistono aziende che lavorano specificamente per la difesa, da Iveco Defense a Oto Melara, per non parlare di quelle che forniscono componenti elettroniche ai sistemi missilistici come Mbda, presente anche in Campania. Ma poi perché non è immaginabile che un'industria auto possa cedere spazi inutilizzati per favorire nuovi insediamenti destinati alla difesa. Sono situazioni del tutto improponibili».

Per la componentistica, però, le cose potrebbero essere almeno in teoria più "semplici". È la logica della diversificazione produttiva che in un altro settore strategico anche in chiave militare, come l'aerospazio, sembra non a caso strizzare l'occhio a questo scenario. Dice ad esempio Luigi Carrino, presidente del Distretto aerospaziale campano, già da tempo favorevole ad aprire nuove opportunità alle pmi aeronautiche in funzione, appunto, aerospaziale: «La diversificazione in questo caso è possibile perché avio e aerospazio operano in contesti molto vicini tra di loro. Conosciamo bene il valore e l'importanza del controllo dello spazio nelle dinamiche relative alla

difesa dei singoli Stati, e sappiamo altrettanto bene che ormai nello spazio ci si arriva con satelliti di piccole dimensioni, con l'esaltazione della miniaturizzazione dell'elettronica. Le nostre aziende hanno maturato un livello di competenze tali da potersi inserire in questa prospettiva, anche solo con i propri tecnici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE

LA COMUNITÀ



Campi Flegrei, la solidarietà sul web: pizze, ospitalità e doposcuola
IL COMMENTO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: farà il punto sul Piano Italia

condividi l'articolo



Un impegno forte per dare maggiore competitività alle fabbriche italiane e per garantire l'occupazione, ma anche la conferma del nuovo corso 'post Tavares' contrassegnato dal dialogo e non più dalle polemiche accese e dalle minacce. Sono queste le attese del mondo politico che si prepara a incontrare, mercoledì, in Parlamento il presidente di Stellantis John Elkann. Nella Sala Mappamondo di Montecitorio, dove l'11 ottobre dello scorso anno c'era stata l'audizione di Carlos Tavares, Elkann interverrà alle 14,30 davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato.

Non si presenterà nelle vesti di azionista, ma in quelle di amministratore delegato ad interim di Stellantis, in quanto dopo l'uscita di Tavares ha assunto la guida operativa del comitato esecutivo in attesa della nomina del nuovo ceo che arriverà entro giugno. Elkann guiderà una delegazione di cui faranno parte il capo Europa Jean Philippe Imparato e la responsabile delle attività italiane Antonella Bruno. Dall'uscita di scena di Tavares, che ha lasciato Stellantis il primo dicembre, sono passati solo pochi mesi, ma i cambiamenti sono stati profondi. Innanzitutto il clima si è rasserenato. L'azienda sotto la guida di Elkann ha cercato di avviare un dialogo più costruttivo con il governo, con le istituzioni europee, con i sindacati e con i concessionari.

Il 17 dicembre al Mimit ha presentato il Piano Italia che prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Un Piano che mette al centro delle strategie di Stellantis il Paese e Torino, con l'impegno a non chiudere fabbriche e a non licenziare lavoratori. Lo ha riconosciuto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che all'ultimo tavolo automotive ha parlato di «un significativo cambio di rotta» di cui sono evidenti segnali la nuova produzione dei cambi per le auto

ECONOMIA



PROGRAMMI AMBIZIOSI
Bmw, 40 novità entro il 2027 ma riduzione dei costi R&D. A settembre la iX3, primo modello della Neue Klasse



LA STRATEGIA
Seat: un 2024 da record grazie a Cupra, il futuro parla elettrico con al centro la sostenibilità

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ibride a Termoli e l'anticipo a novembre 2025 dell'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori. Sempre a Torino sono state spostate la sede di Stellantis Europa e quella dell'unità Pro One dei veicoli commerciali, mentre nel 2027 riaprirà la storica Palazzina degli uffici. Sono stati assunti anche cento giovani ingegneri. Mancano, però, ancora tasselli importanti a partire dal rilancio della Maserati e dal progetto della gigafactory di Termoli ancora sospeso.

Elkann in queste settimane è stato molto dinamico: si è spostato tra gli Usa, uno dei maggiori punti deboli della gestione Tavares, la Francia, la Germania. E ha visitato le fabbriche italiane dove si fa ancora tanta cassa integrazione. Il quadro in cui Stellantis si muove è estremamente complesso: gli ultimi dati dell'Anfia mettono in evidenza un calo della produzione di autovetture del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Per questo si può immaginare che Elkann, oltre a ribadire la centralità dell'Italia, richiami il governo e il mondo politico a fare squadra per affrontare le sfide difficili che riguardano Stellantis e tutto il settore auto.

condividi l'articolo



Domenica 16 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 15:43 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: farà il punto sul Piano Italia



Bmw, 40 novità entro il 2027 ma riduzione dei costi R&D. A settembre la iX3, primo modello della Neue Klasse



Seat: un 2024 da record grazie a Cupra, il futuro parla elettrico con al centro la sostenibilità

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Gp Argentina, poker Ducati: vince Marc Marquez sul fratello Alex. Terzo Morbidelli davanti a Bagnaia



GP Australia, Hamilton: «Speravo in qualcosa di più, ma non siamo così lontani». Leclerc: «Ho sbagliato io»



Antonelli, una rimonta da campione e podio sfiorato, è subito festa tricolore al Gp di Melbourne

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: farà il punto sul Piano Italia

condividi l'articolo



Un impegno forte per dare maggiore competitività alle fabbriche italiane e per garantire l'occupazione, ma anche la conferma del nuovo corso 'post Tavares' contrassegnato dal dialogo e non più dalle polemiche accese e dalle minacce. Sono queste le attese del mondo politico che si prepara a incontrare, mercoledì, in Parlamento il presidente di Stellantis John Elkann. Nella Sala Mappamondo di Montecitorio, dove l'11 ottobre dello scorso anno c'era stata l'audizione di Carlos Tavares, Elkann interverrà alle 14,30 davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato.

Non si presenterà nelle vesti di azionista, ma in quelle di amministratore delegato ad interim di Stellantis, in quanto dopo l'uscita di Tavares ha assunto la guida operativa del comitato esecutivo in attesa della nomina del nuovo ceo che arriverà entro giugno. Elkann guiderà una delegazione di cui faranno parte il capo Europa Jean Philippe Imparato e la responsabile delle attività italiane Antonella Bruno. Dall'uscita di scena di Tavares, che ha lasciato Stellantis il primo dicembre, sono passati solo pochi mesi, ma i cambiamenti sono stati profondi. Innanzitutto il clima si è rasserenato. L'azienda sotto la guida di Elkann ha cercato di avviare un dialogo più costruttivo con il governo, con le istituzioni europee, con i sindacati e con i concessionari.

Il 17 dicembre al Mimit ha presentato il Piano Italia che prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Un Piano che mette al centro delle strategie di Stellantis il Paese e Torino, con l'impegno a non chiudere fabbriche e a non licenziare lavoratori. Lo ha riconosciuto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che all'ultimo tavolo automotive ha parlato di «un significativo cambio di rotta» di cui sono evidenti segnali la nuova produzione dei cambi per le auto

ECONOMIA



PROGRAMMI AMBIZIOSI
Bmw, 40 novità entro il 2027 ma riduzione dei costi R&D. A settembre la iX3, primo modello della Neue Klasse



LA STRATEGIA
Seat: un 2024 da record grazie a Cupra, il futuro parla elettrico con al centro la sostenibilità

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ibride a Termoli e l'anticipo a novembre 2025 dell'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori. Sempre a Torino sono state spostate la sede di Stellantis Europa e quella dell'unità Pro One dei veicoli commerciali, mentre nel 2027 riaprirà la storica Palazzina degli uffici. Sono stati assunti anche cento giovani ingegneri. Mancano, però, ancora tasselli importanti a partire dal rilancio della Maserati e dal progetto della gigafactory di Termoli ancora sospeso.

Elkann in queste settimane è stato molto dinamico: si è spostato tra gli Usa, uno dei maggiori punti deboli della gestione Tavares, la Francia, la Germania. E ha visitato le fabbriche italiane dove si fa ancora tanta cassa integrazione. Il quadro in cui Stellantis si muove è estremamente complesso: gli ultimi dati dell'Anfia mettono in evidenza un calo della produzione di autovetture del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Per questo si può immaginare che Elkann, oltre a ribadire la centralità dell'Italia, richiami il governo e il mondo politico a fare squadra per affrontare le sfide difficili che riguardano Stellantis e tutto il settore auto.

condividi l'articolo



Domenica 16 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 15:43 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: farà il punto sul Piano Italia



Bmw, 40 novità entro il 2027 ma riduzione dei costi R&D. A settembre la iX3, primo modello della Neue Klasse



Seat: un 2024 da record grazie a Cupra, il futuro parla elettrico con al centro la sostenibilità

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Gp Argentina, poker Ducati: vince Marc Marquez sul fratello Alex. Terzo Morbidelli davanti a Bagnaia



GP Australia, Hamilton: «Speravo in qualcosa di più, ma non siamo così lontani». Leclerc: «Ho sbagliato io»



Antonelli, una rimonta da campione e podio sfiorato, è subito festa tricolore al Gp di Melbourne

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



I' intervista

di Pierluigi Bonora

Marco Bonometti

«Bando alle illusioni, nell'auto solo il 10% è adatto alla Difesa»

Il ceo di OMR: «Servono molti investimenti
Conversione rischiosa per l'occupazione»

«L'idea del ministro Adolfo Urso di incentivare le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come difesa, aerospazio, *blue economy* e *cybersicurezza*? Apprezzo gli sforzi del governo, ma sono molto scettico. Qualche risultato ci sarà, ma assai limitato: interesserà solo alcune aziende, in particolare di nicchia, e altre no». È il commento, a caldo, su quanto annunciato da Urso al recente "Tavolo Automotive", dell'imprenditore bresciano Marco Bonometti, presidente e ceo del gruppo Officine Meccaniche Rezzatesi (OMR), multinazionale che opera nella componentistica per auto, camion e moto, presente anche in Cina, Usa, India, Brasile e Marocco (4mila dipendenti, 1.800 dei quali in Italia, 800 milioni di ricavi nel 2024). Bonometti, che dal 2017 al 2021 è stato anche presidente di Confindustria Lombardia, evidenzia subito i due problemi fondamentali che si presenteranno: quello dei volumi e quello delle tecnologie, aspetti totalmente diversi considerando gli ambiti di impiego.

Spiega: «Non esistono compatibilità strutturali tra le imprese che lavorano nella difesa e quelle che operano nel mondo automotive».

Bonometti, guardando al settore della componentistica in Italia, quante aziende riuscirebbero nell'impresa di cambiare business?

«Direi il 10% al massimo, quindi con scarsi risultati occupazionali, senza dimenticare che il personale dovrà essere formato. Per raggiungere l'obiettivo, inoltre, servono congrui investimenti. I rischi di una riconversione riguardano le ricadute negative sul mercato dell'auto».

OMR sarebbe pronta al cambio di produzione?

«In passato abbiamo lavorato per la difesa producendo dei componenti, ma senza occupare un numero elevato di personale. Noi, per esempio, realizzavamo maglie per i cingoli dei carri armati. Si potrebbe lavorare nel campo dei veicoli terrestri, come quelli per il trasporto dei soldati. Ma ribadisco: i numeri dell'auto non si conciliano con quelli per la difesa. Nicchie e volumi limitati non possono prendere il posto della mole di occupazione che garantisce l'automotive. Come si potrebbe rigenerare

una linea che fa basamenti per motori in una preposta alle bielle? Le fonderie potrebbero tornare utili in caso di cambio di business, ma ritengo sempre con utilizzi limitati».

Il ministro parla anche di aerospazio.

«La considero un'area importante, ma il problema non cambia. Per adeguare le aziende che oggi operano per il settore automotive ad altri ambiti occorrono forti investimenti. Chi tira fuori tutti i soldi necessari?».

Difesa e riarmo sono diventate le priorità in Europa, anche perché considerati comparti in forte espansione capaci di salvaguardare le competenze dei lavoratori dell'automotive.

«Anche in passato l'industria bellica ha destato una certa attrazione. Attenzione, però, io penso che nel mondo si continueranno a produrre milioni di auto e il vero problema da affrontare, stando così le cose, è l'Europa, destinata a diventare il fanalino di coda perché schiacciata tra due grandi potenze: Usa e Cina. Le aziende saranno così obbligate a produrre dove c'è il mercato».

Qual è il vero problema al quale il governo deve dare una rapida soluzione

ne per il futuro dell'automotive?

«Già 5 milioni di auto sono andate perse in Europa e la situazione italiana, visto il 2024 e come è partito il nuovo anno (-63,4% le vetture prodotte in gennaio, cioè 10.800 unità, secondo i dati preliminari di **Anfia** - ndr), è molto seria. Il problema enorme riguarda l'energia e soprattutto i costi che da noi, in Italia, sono più del doppio rispetto agli altri Paesi. O si risolve velocemente il problema, visto che per il nucleare ci vorrà del tempo, oppure in Italia non si riuscirà più a produrre».

In base alla sua lunga esperienza imprenditoriale, quali consigli si sente di dare al ministro Urso?

«Che bisogna spingere affinché si prendano decisioni politiche importanti come l'annullamento delle multe, la definizione di un criterio per la misurazione delle emissioni di CO2, la cancellazione del piano "Fit for 55" e che in Europa le riforme siano fatte. La Germania ha deciso di mettere sul piatto 1.000 miliardi per difesa, auto e infrastrutture, decisione presa in poco tempo, basta volerlo. Ma il nodo più importante da sciogliere riguarda l'energia, si rischia veramente grosso».



Sfide

L'Ue ha perso già 5 milioni di vetture
E l'anno è partito male

Débâcle

Energia guaio enorme.
In Italia non si riuscirà più a produrre



MARCO BONOMETTI
Direttore generale ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

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

AUTOMOTIVE: GIORDA (ANFIA), SITUAZIONE SETTORE DRAMMATICA, MA COLPA NON E' SOLO DI ELETTRICO

THE
SOLE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 17 mar - La situazione dell'automotive in Italia "e' drammatica. Le aziende della componentistica e della filiera stanno soffrendo, avevamo fatto previsioni fosche per il 2024 e 2025 e purtroppo si stanno avverando". Lo ha detto Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia durante la decima edizione del #ForumAutoMotive, in corso a Milano, sottolineando che "se l'Italia non diventa competitiva per le aziende interne, non potra' esserlo neppure per quelle estere". Dire pero' che la colpa e' solo della transizione verso l'elettrificazione "non corretto, il problema e' che sono stati fatti degli errori, per esempio puntare su un unico tipo di motorizzazione, ovvero l'elettrico. Manca ancora, anche a livello europeo, il concetto di neutralita' tecnologica. Non possiamo andare avanti, senza modifiche, lungo un percorso che prevede tanti ostacoli e poche opportunita'", ha detto Giorda, ricordando che Anfia "sta lavorando al Tavolo Automotive con il Governo, abbiamo proposto una politica industriale per ridare all'Italia la competitivita' che le manca. Il punto e' che le nostre venti proposte sono state messe in uno scaffale e questo ci fa arrabbiare. L'unica proposta che e' stata ripresa e' quella per sostenere ricerca e sviluppo con strumenti piu' flessibili e veloci di quelli attuali".

Ars

(RADIOCOR) 17-03-25 16:34:06 (0486) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA LOMBARDIA PROVINCIA DI MILANO
COMUNE DI MILANO MILANO POLITICA GOVERNO ECONOMIA
IMPRESA ITA

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: farà il punto sul Piano Italia

condividi l'articolo



Un impegno forte per dare maggiore competitività alle fabbriche italiane e per garantire l'occupazione, ma anche la conferma del nuovo corso 'post Tavares' contrassegnato dal dialogo e non più dalle polemiche accese e dalle minacce. Sono queste le attese del mondo politico che si prepara a incontrare, mercoledì, in Parlamento il presidente di Stellantis John Elkann. Nella Sala Mappamondo di Montecitorio, dove l'11 ottobre dello scorso anno c'era stata l'audizione di Carlos Tavares, Elkann interverrà alle 14,30 davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato.

Non si presenterà nelle vesti di azionista, ma in quelle di amministratore delegato ad interim di Stellantis, in quanto dopo l'uscita di Tavares ha assunto la guida operativa del comitato esecutivo in attesa della nomina del nuovo ceo che arriverà entro giugno. Elkann guiderà una delegazione di cui faranno parte il capo Europa Jean Philippe Imparato e la responsabile delle attività italiane Antonella Bruno. Dall'uscita di scena di Tavares, che ha lasciato Stellantis il primo dicembre, sono passati solo pochi mesi, ma i cambiamenti sono stati profondi. Innanzitutto il clima si è rasserenato. L'azienda sotto la guida di Elkann ha cercato di avviare un dialogo più costruttivo con il governo, con le istituzioni europee, con i sindacati e con i concessionari.

ECONOMIA



LA COLLABORAZIONE
Stellantis Pro One e Iveco collaborano per due furgoni elettrici. La produzione sarà anche ad Atesa



LA DISCESA
Carburanti, ancora in calo i prezzi della benzina: self sotto 1,8 euro. Per il diesel, il prezzo self è 1,689 euro al litro

Il 17 dicembre al Mimit ha presentato il Piano Italia che prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Un Piano che mette al centro delle strategie di Stellantis il Paese e Torino, con l'impegno a non chiudere fabbriche e a non licenziare lavoratori. Lo ha riconosciuto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che all'ultimo tavolo automotive ha parlato di «un significativo cambio di rotta» di cui sono evidenti segnali la nuova produzione dei cambi per le auto ibride a Termoli e l'anticipo a novembre 2025 dell'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori. Sempre a Torino sono state spostate la sede di Stellantis Europa e quella dell'unità Pro One dei veicoli commerciali, mentre nel 2027 riaprirà la storica Palazzina degli uffici. Sono stati assunti anche cento giovani ingegneri. Mancano, però, ancora tasselli importanti a partire dal rilancio della Maserati e dal progetto della gigafactory di Termoli ancora sospeso.

Elkann in queste settimane è stato molto dinamico: si è spostato tra gli Usa, uno dei maggiori punti deboli della gestione Tavares, la Francia, la Germania. E ha visitato le fabbriche italiane dove si fa ancora tanta cassa integrazione. Il quadro in cui Stellantis si muove è estremamente complesso: gli ultimi dati [dell'Anfia](#) mettono in evidenza un calo della produzione di autovetture del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Per questo si può immaginare che Elkann, oltre a ribadire la centralità dell'Italia, richiami il governo e il mondo politico a fare squadra per affrontare le sfide difficili che riguardano Stellantis e tutto il settore auto.



condividi l'articolo



Domenica 16 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 15:43 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA

Stellantis Pro One e Iveco collaborano per due furgoni elettrici. La produzione sarà anche ad Atessa

Carburanti, ancora in calo i prezzi della benzina: self sotto 1,8 euro. Per il diesel, il prezzo self è 1,689 euro al litro

Stellantis, Elkann in Parlamento mercoledì prossimo: farà il punto sul Piano Italia

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Le pagelle del Gp di Melbourne: Kimi super, Norris con autorità, Leclerc si salva, Hadjar disastroso. Sainz perde la

Antonelli, grande debutto con la Mercedes: velocissimo e sembra esperto come un veterano

Ferrari, la pioggia australiana causa un nubifragio: delusione per il risultato e, soprattutto, per le prestazioni

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -
CONTATTACI

LUNEDÌ 17 MARZO 2025, 16:41

INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI E B2B TECH PER FAR CRESCERE L'ECONOMIA



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

AZIENDE INDUSTRIALI

Urso (Mimit): 2,5 miliardi entro il 2027 per rilanciare la filiera automotive in crisi

«Il ministro ha confermato che l'Ecobonus non sarà rinnovato: «Abbiamo chiesto all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato, invece, a livello continentale»

17 Marzo 2025



Per valorizzare le competenze dei lavoratori dell'automotive, il Mimit supporterà le aziende della filiera nella diversificazione e riconversione delle attività verso settori in crescita.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il processo di riforma delle politiche europee per l'auto, le strategie industriali nazionali e le misure finanziarie a supporto della filiera: questi i temi al centro del tavolo **automotive**, presieduto a Palazzo Piacentini dal **ministro delle Imprese e del Made in Italy**, sen. **Adolfo Urso**, e dal sottosegretario con delega alle crisi di impresa, **Fausta Bergamotto**, a cui hanno partecipato le Regioni, le imprese, **l'Anfia**, le organizzazioni di settore e i sindacati. In apertura, Urso ha ricordato quanto fatto in Europa dal governo italiano a supporto del settore, in particolare con il non paper sull'automotive, che ha portato la Commissione UE al rinvio delle sanzioni del 2025 e all'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri. Misure che il ministro ha definito precondizioni assolutamente necessarie, ma ancora non sufficienti.

«Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili, dai biocarburanti all'idrogeno – ha sottolineato **Urso** –. Serve poi rivedere il metodo di calcolo delle emissioni, garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe. La battaglia è ancora lunga, ma noi non molliamo».

Urso ha poi illustrato le risorse messe in campo al Mimit a supporto della filiera: **2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27 per la riconversione della componentistica**, di cui **1,6 miliardi nel 2025 tra innovazione**, contratti di sviluppo e credito d'imposta. Previsti, inoltre, **100 milioni per interventi mirati sulla domanda**, che verranno definiti con la filiera. Urso ha confermato che l'**Ecobonus** non sarà rinnovato: «Abbiamo chiesto all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato, invece, a livello continentale»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Infine, è stato fatto un punto sul **Piano Italia**, presentato da Stellantis lo scorso 17 dicembre al Mimit. Un piano che, solo quest'anno, **prevede investimenti per 2 miliardi di euro per gli stabilimenti, 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani** e garantisce la permanenza in produzione di tutti gli stabilimenti del Gruppo in Italia e dei livelli occupazionali. Il ministro ha inoltre espresso apprezzamento riguardo ai recenti annunci del Gruppo, come quello sulla nuova produzione dei cambi per le auto ibride a Termoli e l'anticipo dell'avvio della produzione della **500 ibrida a Mirafiori**.

Per valorizzare le competenze dei lavoratori dell'automotive, il Mimit supporterà le aziende della filiera nella diversificazione e riconversione delle attività verso settori in crescita, come **difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza**. Sul tema, verrà insediato uno specifico tavolo con le imprese e le Regioni. Inoltre, un altro tavolo sarà convocato per fare il punto sullo stabilimento Stellantis di Termoli, alla luce della sospensione del progetto della gigafactory di **Automotive Cells Company (Acc)**.

FIDATI DI XOMETRY

Con oltre 150 recensioni verificate, siamo il fornitore più affidabile per le tue produzioni

Preventivo istantaneo

TrustScore 4.4 | 152 reviews

OMC MED ENERGY 2025

8-10 aprile | Ravenna | ABB ti aspetta allo stand 3-806

Vista il sito web

FIDATI DI XOMETRY

Con oltre 150 recensioni verificate, siamo il fornitore più affidabile per le tue produzioni

Preventivo istantaneo

TrustScore 4.4 | 152 reviews

aerospazio [Anfia](#) Automotive Cells Company blue economy Commissione Ue cybersicurezza difesa In Breve Mimit Piano Italia
Stellantis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



NEWS

Produzione auto Italia in crisi: crollo del 63,4% a gennaio

March 17, 2025 Cronaca

Inizio d'anno da incubo per l'industria automobilistica italiana. Secondo gli ultimi dati diffusi da ISTAT e ANFIA, il mese di gennaio 2025 registra un pesante calo della produzione automotive nazionale,

pari al 25,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Una situazione allarmante che colpisce duramente soprattutto il comparto della fabbricazione di autoveicoli, crollato addirittura del 37%.

Sport



SPORT

il motivo. Il ct della Polonia si scusa con Inzaghi per Zalewski

March 17, 2025 Cronaca

Due calciatori tra i nerazzurri non rispondono alla convocazione della loro nazionale. Intanto dalla Polonia arriva un chiarimento sul caso



i numeri del Player of the Week della 30° giornata

March 17, 2025



quante invenzioni e manipolazioni sul tecnico

March 17, 2025



è lesione, salta anche la nazionale, i tempi di recupero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A pagare il prezzo più alto è proprio la produzione domestica di autovetture, con appena 10.800 unità prodotte e una contrazione del 63,4% rispetto all'anno precedente. Dati impietosi, confermati da ANFIA, che descrivono un settore in grave crisi, incapace al momento di invertire il trend negativo degli ultimi mesi.

A pesare è anche il calo della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori, che ha fatto segnare un -15,4%. Unico comparto in controtendenza, la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, che registra una crescita del 7%.

A livello generale, la produzione industriale italiana continua a mostrare segni di debolezza, con un calo complessivo dello 0,6% rispetto a gennaio 2024, nonostante un lieve miglioramento rispetto a dicembre.

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA, evidenzia la gravità del momento: «Il Piano d'azione per l'Automotive presentato dalla Commissione europea il 5 marzo non è sufficiente. Servono misure concrete per riequilibrare la competitività delle imprese italiane ed europee, a partire dai costi energetici che penalizzano la nostra industria rispetto ai concorrenti americani e cinesi».

Giorda sottolinea inoltre l'urgenza di un piano decennale per il rinnovo del parco circolante, attualmente molto inquinante e con un'età media di 12,5 anni. «Solo con interventi mirati e finanziamenti certi si potrà uscire dalla crisi e raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione», aggiunge.

Sul fronte del commercio estero, il settore automotive continua ad avere un saldo negativo. Tra gennaio e novembre 2024, l'Italia ha esportato autoveicoli per un valore di 16,4 miliardi di euro, contro i 33,7 miliardi di import. Gli Stati Uniti rimangono il primo mercato di destinazione delle vetture prodotte in Italia, seguiti da Germania e Francia.

Anche il fatturato complessivo dell'automotive è in profonda sofferenza: a dicembre 2024 registra un -14,3%, con una forte riduzione sia della domanda interna (-17%) sia di quella estera (-11,4%). Considerando tutto il 2024, il fatturato dell'intero settore è calato del 14,7%.

Infine, anche il settore della componentistica, tradizionale punto di forza dell'automotive italiano, mostra segnali preoccupanti, con un fatturato giù del 18% a dicembre e del 14,4% nell'intero anno.

Davanti a questo scenario, appare chiaro come il settore auto italiano necessiti con urgenza di misure straordinarie da parte del governo e dell'Europa, affinché il 2025 non si trasformi nell'ennesimo anno nero per l'industria del nostro Paese.

[Source link](#)

Cambi

Convertitore di valute

	CHF - Franco Svizzero	Fr	1.00
	USD - US Dollar	\$	1.13
	EUR - Euro	€	1.04
	GBP - Lira sterlina	£	0.87
	JPY - Yen	¥	168.53
	CNY - Yuan	¥	8.21
	ZAR - Rand	R	20.58
	ARS - Peso argentino	\$	1 206.78
	UYU - Peso uruguayano	\$	48.24
	BRL - Real brasiliano	R\$	6.48

il Marzo 17, 2025

FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
	BTC	\$ 84,137.9	(1.11%) ▲	
	ETH	\$ 1,939.54	(2.35%) ▲	
	XMR	\$ 211.11	(-0.27%) ▼	
	LTC	\$ 93.16	(2.82%) ▲	
	DASH	\$ 23.31	(3.50%) ▲	

← **Biesse: nel 2024 in leggero calo i ricavi, crescono gli utili**

Le bevande zuccherate aumentano di 5 volte il rischio di sviluppare il cancro →

You May Also Like

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Carrarmati invece di auto: Urso invita le Case a investire in armi



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Il Governo italiano, tramite il ministro Urso, propone di risolvere la crisi del settore automotive investendo di più nella difesa. È la scelta giusta?

Share on:



Sciopero 19 marzo 2025: treni garantiti Trenitalia, Italo, Trenord

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Raffaele Dambra  17 Marzo 2025 - 12:10

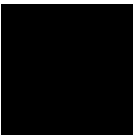
Il ministro Urso, che ovviamente parla a nome del Governo, ha una ricetta 'magica' per risolvere la **crisi dell'auto**: riconvertire parte della **produzione automobilistica** (a proposito, a gennaio un terrificante -63% rispetto al già deficitario 2024) in **industria bellica**. Insomma, visto che la Commissione UE sta per mettere sul piatto 800 miliardi di euro per il piano di riarmo europeo, meglio approfittarne mettendosi a produrre **carrarmati invece di auto**. Tanto **di automobili se ne vendono sempre meno**, mentre il partito della guerra diventa tristemente sempre più forte.

MINISTRO URSO: "FILIERA AUTOMOTIVE DEVE INVESTIRE NELLA DIFESA". TAJANI APPROVA, SINDACATI CONTRARI


Adolfo Urso, titolare del ministero delle Imprese e del Made in Italy, **ne ha parlato venerdì scorso al Tavolo automotive** a cui hanno partecipato le Regioni, le imprese, **l'Anfia**, le organizzazioni di settore e i sindacati. *"Il Mimit vuole incentivare le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come difesa, aerospazio, blue economy e cybersicurezza"*, ha detto il ministro, specificando che si tratta di *"comparti in forte espansione e ad alta redditività"*. Questa trasformazione, ha aggiunto Urso, può aiutare a *"salvaguardare e valorizzare le competenze"* degli addetti automotive con *"le loro capacità tecniche e il capitale umano già formato"*.

Oggi, in un'intervista a La Stampa, il ministro degli Esteri nonché vicepremier **Antonio Tajani** ha rincarato la dose affermando che il piano di riarmo europeo può anche rappresentare un modo per favorire la industria italiana e far crescere l'economia: *"Investire nella Difesa significa far crescere il nostro sistema industriale e quindi creare lavoro. Ci sono molte industrie che si possono convertire, penso per esempio a chi produce componentistica per l'automotive"*.

Tuttavia il principale sindacato metalmeccanico che c'è in Italia, la **Fiom-Cgil**, non vuole neppure



Sciopero 19 marzo 2025: treni garantiti Trenitalia, Italo, Trenord



Carrarmati invece di auto: Urso invita le Case a investire in armi

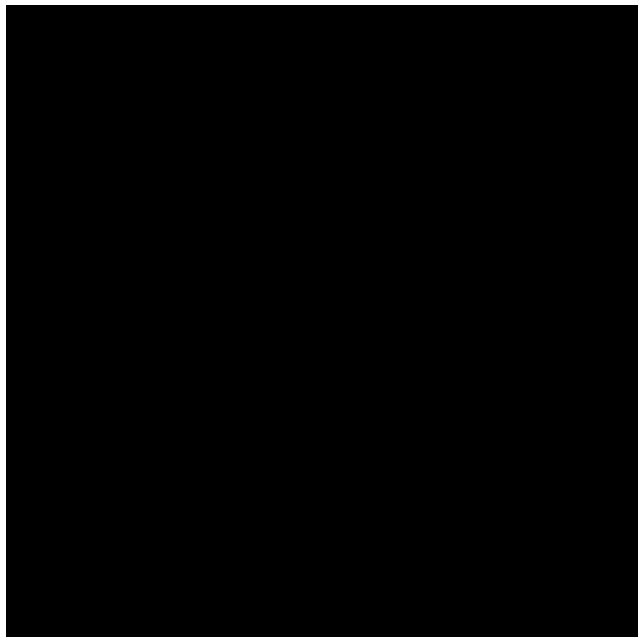


Accise diesel: aumento fino al 2030, quando parte davvero?

prendere in considerazione questa ipotesi, sostenendo che governare la transizione **non vuol dire passare dal green al militare**: *“Sarebbe una scelta di cui non vogliamo neanche discutere ma che sarebbe assurda dal punto di vista etico, industriale e occupazionale”*. Più possibilista la **Fim-Cisl**: *“Non pensiamo a chiudere le fabbriche dell’auto per fare operazioni militari ma a cogliere opportunità, soprattutto per la componentistica”*.

CARRARMATI INVECE DELLE AUTO: IN GERMANIA GIÀ CI STANNO PENSANDO

Urso è poi tornato alla carica in un’intervista al Messaggero, ricordando che **automotive e industria per la difesa** hanno già molti campi in cui **la produzione in qualche modo si interseca**: *“Un microchip già adesso può servire per un’auto o per un satellite. La scheda elettronica funziona sia in un veicolo urbano sia in un elicottero. Il cingolato muove un trattore agricolo come un blindato che tutela i nostri militari in Libano”*. Insomma il dibattito è aperto e non riguarda solamente l’Italia. In Germania per esempio **Rheinmetall**, una delle maggiori aziende tedesche nel settore della difesa, ha appena annunciato che le sue fabbriche di Berlino e Neuss, attualmente dedicate alla produzione di componenti per auto, **saranno riconvertite per la produzione di armi e munizioni**, settore che si prospetta molto più remunerativo. Ma non solo: l’azienda è interessata a comprare da Volkswagen lo stabilimento di Osnabrück, uno dei tre che **il gruppo VW pensa di chiudere**, proprio per produrre materiale destinato all’industria bellica.



ECONOMIA MIGLIORERÀ TRASFORMANDO L'AUTOMOTIVE IN INDUSTRIA BELLICA? PARERI DISCORDANTI

Ma, dati alla mano, questo scambio **'carrarmati al posto delle auto'** può servire davvero a dare slancio all'economia? Un articolo apparso nell'inserto Economia del Corriere della Sera del 17/3/2025 riporta pareri abbastanza variabili. Secondo il Kiel Institute, se i Paesi dell'Unione Europea aumenteranno la spesa per la difesa al 3,5% del Pil, ci potrebbe essere un **aumento del Pil europeo tra lo 0,9 e l'1,5% l'anno**. Ci sono tuttavia studiosi molto meno ottimisti, per i quali la corsa al riarmo potrebbe rivelarsi una profezia **'auto-avverante'** di conflitto con **ricadute molto negative**. Uno dei pareri più netti è quello di **Fabio Panetta**, governatore della Banca d'Italia, secondo cui *"è vero che lo sforzo bellico sostiene la domanda aggregata e può stimolare l'innovazione, ma distorcendone gravemente le finalità. I benefici economici sono infatti transitori e non eliminano la necessità di riconvertire l'economia una volta concluso il conflitto, anche nei Paesi coinvolti che non abbiano subito danni diretti sul territorio. La produzione di equipaggiamenti bellici non contribuisce ad aumentare il potenziale di crescita di un Paese: lo sviluppo deriva dagli investimenti produttivi e non dalle armi"*.