



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 25 al 31 marzo

Torino, 3 aprile 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Geagency.it	28/03/2025	<i>Dazi, Vavassori (Anfia): A rischio filiera italiana dei ricambi per veicoli</i>	3
	Lapresse.it	28/03/2025	<i>Dazi Usa, ANFIA: "Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate"</i>	4
1+5	Il Sole 24 Ore	28/03/2025	<i>Minacciati 3,2 miliardi di attivo commerciale (F.Greco)</i>	6
2	Corriere della Sera	28/03/2025	<i>Int. a R.Vavassori: "I ricambi per i veicoli? Un settore da 100 miliardi Filiera italiana a rischio" (B.Carretto)</i>	7
1+8	La Stampa	28/03/2025	<i>Dazi, la sfida agli Usa il bivio dell'automotive (F.Goria)</i>	8
11	La Stampa	28/03/2025	<i>Automotive il piano B (L.Di Paco)</i>	10
13	La Repubblica	28/03/2025	<i>Italia L'indotto trema "Per noi effetti doppi" Ferrari alza il listino (D.Longhin)</i>	12
5	Il Messaggero	28/03/2025	<i>I titoli dell'auto giu' in Borsa La Ferrari aumenta i prezzi (A.Ciardullo)</i>	14
8	Il Mattino	28/03/2025	<i>I titoli dell'auto giu' in Borsa La Ferrari aumenta i prezzi (A.Ciardullo)</i>	16
IV	Il Foglio	28/03/2025	<i>Int. a R.Vavassori: La scossa dei dazi sull'automotive in Italia. Parla Vavassori (Anfia) (M.Sicilia)</i>	17
1+6	Il Secolo XIX	28/03/2025	<i>Dazi Usa sulle auto, l'Ue a muso duro (F.Goria)</i>	18
2	Alto Adige	28/03/2025	<i>La Ferrari risponde aumentando i prezzi</i>	20
2	Corriere delle Alpi	28/03/2025	<i>Dalla Ferrari la prima reazione Aumento dei prezzi fino al 10%</i>	21
2	Gazzetta di Parma	28/03/2025	<i>Ferrari risponde alzando i prezzi Ma conferma i target finanziari</i>	22
2	Giornale di Brescia	28/03/2025	<i>La risposta di Ferrari: prezzi piu' alti fino al 10% su alcuni modelli</i>	23
6/11	Il Mattino di Puglia e Basilicata - Edizione Puglia	28/03/2025	<i>I dazi di Trump: 67 miliardi di export italiano a rischio</i>	24
4	Il Piccolo	28/03/2025	<i>Dalla Ferrari la prima reazione Aumento dei prezzi fino al 10%</i>	30
3	La Prealpina	28/03/2025	<i>La Ferravi aumenta i prezzi, +10%</i>	31
3	La Sicilia	28/03/2025	<i>SILENZIO DI STELLANTIS, CRISI COMPONENTISTICA</i>	32
2	L'Adige	28/03/2025	<i>Ferrari risponde con l'aumento dei prezzi fino al 10%</i>	33
1+7	L'Altravoce - il Quotidiano Nazionale	28/03/2025	<i>Vavassori (Anfia) "No ai contro dazi sull'automotive"</i>	34
1+8	L'Eco di Bergamo	28/03/2025	<i>"RAFFORZARE IN EUROPA DATA CENTER REDDITIZI"</i>	36
2/3	Liberta'	28/03/2025	<i>Ferrari e' la prima a scendere in pista Aumenta i prezzi delle rosse fino al 10%</i>	38
6	Messaggero Veneto	28/03/2025	<i>Dalla Ferrari la prima reazione Aumento dei prezzi fino al 10%</i>	39
	Ilsole24ore.com	28/03/2025	<i>Dazi Usa, ANFIA: "Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate"</i>	40
	Ilsole24ore.com	28/03/2025	<i>Filiera automotive in allarme, minacciati 3,2 miliardi di attivo</i>	42
	Lastampa.it	28/03/2025	<i>Dazi sulle auto, tutti contro gli Stati Uniti: Porsche taglia, su i prezzi della Ferrari</i>	47
	Lastampa.it	28/03/2025	<i>Dazi, il bivio dell'automotive: No all'escalation. E c'e' chi punta ad acquisizioni in Usa</i>	48
	Corriere.it	28/03/2025	<i>Dazi Usa, Anfia: «Le auto di lusso italiane sar...</i>	49
	Corriere.it	28/03/2025	<i>Nasce la Vehicle Valley, il polo dell'eccellenza piemontese nell'automotive</i>	50
	Repubblica.it	28/03/2025	<i>L'indotto italiano trema: Per noi effetti doppi. E Ferrari alza il listino per gli Usa</i>	51
	Ilfattoquotidiano.it	28/03/2025	<i>Anfia: Da dazi di Trump impatto duro sulla filiera italiana dell'auto. L'export vale 5 miliardi</i>	54
	Liberoquotidiano.it	28/03/2025	<i>"Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate": dazi Usa, rassicurazioni dell'Anfia</i>	56
	Ilmessaggero.it	28/03/2025	<i>I titoli dell'auto giu' in Borsa. La Ferrari aumenta i prezzi</i>	58
	Ilfoglio.it	28/03/2025	<i>La scossa dei dazi sull'automotive in Italia. Parla Vavassori (Anfia)</i>	59
	Quotidiano.net	28/03/2025	<i>Dazi USA 2025, Ferrari reagisce con rincari del 10%, incertezza per i fornitori</i>	60
	Crisalidepress.it	28/03/2025	<i>Mar 28 DOMANDE E RISPOSTE.</i>	64

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Energiaoltre.it	28/03/2025	<i>Auto, l'Unione europea e' pronta a rispondere ai dazi USA</i>	67
	Energiaoltre.it	28/03/2025	<i>Auto, Vavassori (Anfia): Filiera italiana a rischio, ricambi settore da 100 miliardi</i>	69
	Energiaoltre.it	28/03/2025	<i>Ue frena sulla proroga del Pnrr, Governo diviso. L'Ue tenta trattativa ma ha pronto il piano anti da</i>	70
	Italianpress.eu	28/03/2025	<i>Dazi Usa, Anfia: Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate</i>	73
	Powertrainweb.it	28/03/2025	<i>Giornata Economica Federtec 2025: cosa ci dicono i dati in uno scenario di incertezza geopolitica</i>	75

Dazi, Vavassori (Anfia): A rischio filiera italiana dei ricambi per veicoli

28 Marzo 2025

“Un errore madornale non pianificare una indipendenza dell'Europa e di conseguenza dell'Italia, dai dazi minacciati dal presidente degli Stati Uniti Donald Trump”. Lo dice Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione che raggruppa i costruttori italiani dell'automobile. “L'Europa è un mercato composto da oltre 500 milioni di persone, maggiore di quello americano che ne conta poco più di 340 milioni, dunque può far sentire la sua voce con autorità, operando come un unico ecosistema, ossia con la massima unione”, spiega nel colloquio con il Corriere della Sera. Le ricadute negative, per Vavassori, rischiano di essere pesanti: “Servono fatti concreti considerando anche il settore dei ricambi Usa che vale 100 miliardi di dollari all'anno, di conseguenza anche quello della componentistica italiana può essere penalizzato duramente e indirettamente. Nei primi undici mesi del 2024, la filiera del nostro Paese ha inviato verso gli Stati Uniti oltre 1,5 miliardi”. E ancora: “La nostra regione maggiormente colpita, se dovessero essere messe in atto le minacce annunciate, è la Sardegna che domina l'export dei prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio. L'Europa sta già affrontando una domanda di veicoli sempre più stagnante, deve combattere contro i concorrenti cinesi e i costanti aumenti dell'energia. Lo ha spiegato molto bene Mario Draghi nel suo rapporto in cui giudica indispensabile varare una nuova strategia industriale per l'Europa dove la crescita della produttività e l'inclusione sociale vadano di pari in passo”.



Ti potrebbe interessare anche



INFOGRAFICA INTERATTIVA In Val d'Aosta, Trento e Bolzano record europeo di veicoli

06 Maggio 2024 di Redazione

Nel 2022 in Ue c'erano in media 0,56 autovetture per abitante



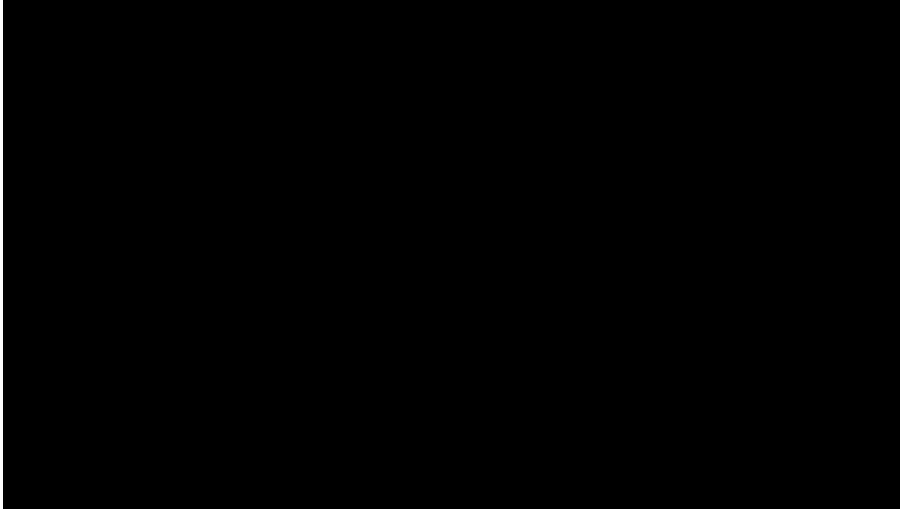
INFOGRAFICA INTERATTIVA Auto, Acea: A maggio in Ue immatricolati 911.697 veicoli nuovi

20 Giugno 2024 di Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS**ULTIMA ORA:** 14:53: Medicina: Bernini, numero aperto progressivo per non 'scassare' sistema 14:51: Migranti: Piantodosi, immediata riattivazioneHome » **Economia**

Dazi Usa, ANFIA: "Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate"

L'amministrazione Trump ha imposto tasse del 25% sui veicoli importati

28 Marzo 2025 15:13

Le case automobilistiche italiane hanno espresso preoccupazione per i **dazi Usa del 25%** confermati dal presidente americano **Trump** a partire dal 2 aprile prossimo. Tra i marchi che saranno colpiti ci saranno anche quelli di lusso come **Ferrari, Maserati e Lamborghini**, ma secondo Roberto Valvassori, presidente dell'**Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)**, le **nuove tariffe** potrebbero non impattare sulle vendite di queste vetture. "Se si desidera guidare auto italiane di prestigio, il prezzo non conta. Anzi, può fare la differenza rispetto a un'auto normale. Il consumatore sarà disposto a pagare questa tassa aggiuntiva", ha detto **Valvassori**, intervistato da Associated Press. "Questo 25% in più di costo sarà trasferito interamente o parzialmente al consumatore a seconda delle politiche commerciali delle case automobilistiche che decideranno in base alla **domanda e all'offerta**", ha aggiunto il numero uno di **ANFIA**, secondo cui le case automobilistiche italiane esportano meno del 14% della loro produzione negli **Stati Uniti** e il **60%** nei Paesi europei. I dazi di Trump, volti a incrementare i posti di lavoro e le entrate fiscali negli Stati Uniti, avranno ripercussioni anche sui **ricambi auto** importati, che lo scorso anno sono stati valutati 197 miliardi di dollari.

ULTIME NEWS**Sciopero metalmeccanici, il corteo a Milano****Sciopero metalmeccanici: 5mila in corteo a Torino per rinnovo Ccnl****Ora legale 2025, Terna: l'Italia risparmierà circa 100 milioni di euro in 7 mesi**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Vino, le proposte Ue su etichette, qr code e alcool free

Tag: [Anfia](#), [auto](#), [dazi Usa](#), [trump](#), [ue](#)

Condividi questa



Notizia:



LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

SEDI IN ITALIA:

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

SEDI NEL MONDO:

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

CHI SIAMO

CONTATTI

L'AZIENDA

IL PRESIDENTE

IL TEAM

AGENZIA STAMPA

FOTOGRAFIA

VIDEO NEWS

I NOSTRI CLIENTI

CODICE ETICO

PRIVACY

COPYRIGHT

DISCLAIMER

LAVORA CON NOI

PARTNER

PUBBLICITÀ

METEO

OROSCOPO

CORONAVIRUS



LAPRESSE USA

LAPRESSEMEDIA

AP.ORG

OLYCOM.IT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'IMPATTO PER L'ITALIA

Minacciati 3,2 miliardi di attivo commerciale

Annicchiarico, Di Donfrancesco, Greco — a pag. 2, 3 e 5

Conseguenze sulle catene di fornitura a cavallo tra Italia e Germania, oltre che tra Europa, Messico e Canada

Filiera automotive in allarme, minacciati 3,2 miliardi di attivo

L'industria. Gli Usa primo mercato per auto fatte in Italia e prima area extra Ue di destinazione per componenti made in Italy. A pesare gli effetti su Germania e Messico. Acea: «Evitare guerre commerciali»

Filomena Greco

TORINO

L'Italia dell'auto si gioca con l'America di Trump una partita che vale più di quattro miliardi e mezzo di esportazioni, tra auto e componentistica, e una bilancia commerciale positiva per 3,2 miliardi. Certo, rispetto agli oltre 30 miliardi della Germania, potrebbero sembrare poca cosa. Ma resta il fatto che gli Usa sono il primo mercato per le auto fatte in Italia - 27% di quota, generando un saldo positivo a fronte di una bilancia commerciale negativa per 20,2 miliardi - e la prima area di destinazione extra Ue per i componenti. Il punto però è che i dazi annunciati dall'amministrazione Trump avranno effetti sulle diverse catene di fornitura, incrociate più che mai, a cavallo tra Italia e Germania, oltre che tra Europa, Messico e Canada.

Un colpo all'Europa dell'auto

L'Acea (produttori auto europei) chiede l'immediata apertura di un dialogo con gli Stati Uniti per evitare «una guerra commerciale». Nella nota diffusa ieri mattina mette in risalto due aspetti. «Le case automobilistiche europee investono negli Stati Uniti da decenni, creando posti di lavoro, promuovendo la crescita economica nelle comunità locali e generando enormi entrate fiscali per il go-

verno degli Stati Uniti» ha sottolineato il direttore generale Sigrid de Vries. Inoltre, dicono i produttori europei, i dazi genereranno «un impatto negativo non solo sulle case automobilistiche globali, ma anche sulla produzione nazionale degli Stati Uniti». Sono molto dure le parole di Matthias Zink, a capo di Clepa, la sigla che riunisce le aziende della filiera auto europee. «Queste tariffe protezionistiche rischiano di rompere una partnership commerciale costruita nel corso di decenni, che supporta migliaia di aziende e migliaia di posti di lavoro in Europa e Nord America. Dazi di questa portata interromperanno il flusso di merci, aumenteranno i costi di produzione e, in ultima analisi, renderanno le auto più costose per i consumatori».

La filiera italiana

«L'impatto sulla filiera italiana è importante perché oltre a esportare componenti per oltre 1,2 miliardi - spiega Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia - dobbiamo considerare le nostre aziende che vendono a costruttori tedeschi, che a loro volta producono in Europa e che saranno colpiti dai dazi. Terzo aspetto è che molte aziende della componentistica hanno investito soprattutto in Messico (tra loro ci sono Brembo, Pirelli, Eurogroup Laminations, Proma, Ask Group, ndr), con plant produttivi in grado di soddisfare la domanda locale, anche queste potrebbero essere in-

direttamente colpite dai dazi imposti da Trump». Alla partita economica delle esportazioni dirette verso gli Usa, dunque, va aggiunto almeno un miliardo di euro di esportazioni verso il Messico, valore quasi raddoppiato in due anni. Un ulteriore accento va messo sulla forte interconnessione che c'è tra le filiere italiane e l'industria tedesca dell'auto: la Germania è il paese da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automobilistica, rispettivamente il 24,4% ed il 19,9%. Più in generale, parte dell'indotto auto domestico, spiega Alberto Dal Poz, ceo della Comec ed ex presidente di Federmeccanica, «lavora come Tier 2 o 3 per imprese insediate in Europa ma che servono i costruttori americani. In questi anni le aziende americane hanno spostato molti dei loro acquisti in Europa, e non solo nel settore dell'auto. Ci preoccupa che i dazi possano colpire anche le operazioni intragruppo, condizionando nell'immediato le commesse che stiamo quotando in queste settimane». Quanto alle auto esportate, il mercato americano ha assorbito l'anno scorso 30mila autovetture Made in Italy, tra queste 3.400 Ferrari. La fascia lusso pesa sulle esportazioni, lo dimostra il fatto che il volume di export di autoveicoli verso gli Usa si è drasticamente ridotto del 64% tra 2023 e 2024, a fronte però di un valore che si è invece contratto soltanto del 28%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Industria

di Bianca Carretto

«I ricambi per i veicoli? Un settore da 100 miliardi Filiera italiana a rischio»

Vavassori (Anfia): peserà l'impatto sulle case tedesche

«Un errore madornale non pianificare una indipendenza dell'Europa e di conseguenza dell'Italia, dai dazi minacciati dal presidente degli Stati Uniti Donald Trump». Questa l'immediata reazione di Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione che raggruppa i costruttori italiani dell'automobile.

Come reagiranno l'Europa e l'Italia?

«L'Europa è un mercato composto da oltre 500 milioni di persone, maggiore di quello americano che ne conta poco più di 340 milioni, dunque può far sentire la sua voce con autorità, operando come un unico ecosistema, ossia con la massima unione».

Quali decisioni possono essere prese?

«Servono fatti concreti considerando anche il settore dei ricambi Usa che vale 100 miliardi di dollari all'anno, di conseguenza anche quello della componentistica italiana può essere penalizzato duramente e indirettamente. Nei primi undici mesi del 2024, la filiera del nostro Paese ha inviato verso gli Stati Uniti oltre 1,5 miliardi».

Noi forniamo anche le case straniere?

«Certo, i costruttori premium tedeschi, come Bmw e Mercedes, esportano in America ma acquistano molta parte della nostra tecnologia, di conseguenza la nostra catena produttiva verrebbe danneggiata».

Che ripercussioni ci potranno essere per Ferrari e

Lamborghini?

«Per Ferrari gli Usa rappresentano il primo Paese di esportazione, così come per Lamborghini che vende più di un terzo della sua produzione. Si attendono dall'Unione europea risposte rapide, senza farsi influenzare dalle esigenze dei singoli governi».

Quale la regione che può essere più sfavorita?

«La nostra regione maggiormente colpita, se dovessero essere messe in atto le minacce annunciate, è la Sardegna che domina l'export dei prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio. L'Europa sta già affrontando una domanda di veicoli sempre più stagnante, deve combattere contro i concorrenti cinesi e i costanti aumenti

dell'energia. Lo ha spiegato molto bene Mario Draghi nel suo rapporto in cui giudica indispensabile varare una nuova strategia industriale per l'Europa dove la crescita della produttività e l'inclusione sociale vadano di pari in passo».

Al tavolo automotive di pochi giorni fa che cosa avete stabilito?

«Abbiamo ribadito la nostra posizione sulle azioni che devono continuare per dare consistenza e supporto a tutto il settore dell'auto. Abbiamo chiesto anche una nuova regolamentazione per i veicoli, sia leggeri che pesanti, in una chiave di neutralità ingegneristica. Logicamente serve uno stanziamento di fondi a livello nazionale, e una previsione di credito di imposta per le attività di ricerca e sviluppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A novembre esportazioni negli Stati Uniti per 1,5 miliardi

Chi è



● Roberto Vavassori è presidente dell'associazione italiana Anfia



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECONOMIA

Dazi, la sfida agli Usa il bivio dell'automotive

BOTTERO, BRESOLIN, DIPACO, GORIA

Avanti con i dazi che dal 13 aprile colpiranno fino a 26 miliardi di prodotti americani. Poi un nuovo pacchetto per rispondere alle tariffe che Trump annuncerà il 2. - PAGINE 8-11

Canada, Cina, Giappone, Messico e Ue attaccano l'ordine esecutivo di Trump. Costruttori e analisti: "Si rischiano interruzioni nelle catene del valore"

Dazi sulle auto, tutti contro gli Stati Uniti Porsche taglia, su i prezzi della Ferrari

IL CASO

FABRIZIO GORIA

Idazi del 25% su auto e componentistica approvati mercoledì sera dal presidente statunitense Donald Trump si abbattono sull'economia globale. I costruttori europei e asiatici finiscono sotto pressione sui mercati, le banche d'affari iniziano a conteggiare i possibili danni, i governi di Canada, Messico, Cina, Regno Unito, Germania, Giappone, Corea del Sud alzano il livello di preoccupazione, la Commissione europea studia le contromosse. La guerra tariffaria statunitense è iniziata. E i primi effetti, sia sulla produzione sia sui prezzi finali, e quindi sull'inflazione, «non tarderanno ad arrivare», evidenzia la banca statunitense Wells Fargo. I dazi, concordano politici, economisti e investitori, potranno danneggiare le filiere mondiali. I mercati attendono risposte e guardano al 2 aprile, quando la Casa Bianca rivelerà la strategia globale sulle tariffe doganali.

Uno dei primi a intervenire è stato Mark Carney, attuale primo ministro del Canada. La prosimità con gli Usa, così come l'integrazione con il mercato americano, ha giocato un ruolo determinante per anni. «Difenderemo i nostri lavoratori, difenderemo le nostre aziende, difenderemo il nostro Paese. E lo faremo insieme», ha spiegato l'ex numero uno della Bank of England,

che ha poi annunciato ritorsioni immediate. Poco dopo, la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha utilizzato toni ancora più duri: «Male per le imprese, peggio per i consumatori». Passano le ore, poi si l'alba arriva in Asia. Shigeru Ishiba, premier del Giappone che con Toyota, Nissan e Mazda ha quote di mercato rilevanti negli Usa, è rammaricato. «Siamo il Paese che investe di più negli Stati Uniti, quindi ci chiediamo se abbia senso che Washington applichi dazi uniformi a tutti i Paesi. È un punto che abbiamo già sollevato e continueremo a farlo», dice. E rilancia sulla produzione domestica, come Carney e Von der Leyen. «Dobbiamo valutare cosa sia meglio per l'interesse nazionale del Giappone. Stiamo considerando tutte le opzioni per trovare la risposta più efficace». Non manca la replica della Cina. Guo Jiakun, portavoce del ministro degli Esteri cinese, punta sulla globalizzazione: «Nessun Paese ha mai raggiunto sviluppo e prosperità imponendo dazi». Il Messico chiede più negoziati.

La reazione degli leader europei è altrettanto dura. Il presidente francese Emmanuel Macron chiede azioni immediate, «senza perdere tempo». Robert Habeck, ministro dell'Economia della Germania, pensa ai grandi produttori tedeschi, Volkswagen Group ha lasciato sul terreno l'1,96% in Borsa, ma chiede una replica comune. Proprio mentre Porsche (-3,41%)

inizia a tagliare i progetti come quello di Nardò. «Quello che conta ora è una risposta ferma dell'Ue a questi dazi. Deve essere evidente che non ci tireremo indietro di fronte agli Stati Uniti». Rachel Reeves, ministro delle Finanze del Regno Unito, invoca il buon senso da parte di Washington e ricorda che «Le guerre commerciali non fanno bene a nessuno».

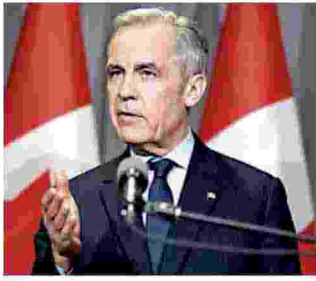
Dai costruttori automobilistici si temono ripercussioni su larga scala. L'Associazione dell'Industria Automobilistica Tedesca (Verband der Automobilindustrie, Vda) non ha usato mezzi termini. La presidente, Hildegard Müller, ha affermato che i dazi rappresentano «un segnale disastroso per il commercio libero e basato sulle regole» e «rischiano di compromettere catene di approvvigionamento globali altamente integrate». E ha sollecitato negoziati urgenti tra Stati Uniti ed Europa per evitare un'ulteriore escalation. L'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea) si è unita al coro di preoccupazioni. Idem l'italiana Anfia.

Sul fronte dei mercati, gli analisti hanno già provveduto a effettuare i primi calcoli sull'impatto. In primi sui rincari. Secondo una nota di Mark Delaney, analista di Goldman Sachs, i prezzi delle auto importate potrebbero salire tra i 5.000 e i 15.000 dollari (4.600-13.800 euro), a seconda del modello.

Stesso dicasi per i veicoli assemblati negli Usa. Un primo rialzo dei prezzi lo ha fatto Ferrari, incrementando del 10% i listini di alcuni modelli specifici. Considerando che circa il 50% delle parti utilizzate nelle auto prodotte negli Usa è importato, i dazi sui componenti potrebbero far lievitare significativamente i costi di produzione. Concordano anche Ubs e J.P. Morgan, che tuttavia guardano più alle filiere. «Il rischio di nuove interruzioni più che concreto», spiegano. La Casa Bianca, nonostante i timori diffusi, non sembra voler fare marcia indietro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'aumento per i componenti importati potrebbe comunque far alzare i listini Usa



MARK CARNEY
PRIMO MINISTRO
DEL CANADA



Difenderemo i nostri lavoratori, le nostre imprese e il nostro Paese. E lo faremo tutti insieme

LA FOTOGRAFIA WITHUB

La chiusura dei titoli automotive dopo i dazi Usa

	Mazda Motor -5,99%			Mitsubishi Motors Corp. -3,20%	
	Tata Motors -5,99%			BMW -2,50%	
	Hyundai Motor -4,28%			Honda Motor -2,48%	
	Stellantis -4,23%			Toyota Motor -2,04%	
	Kia -3,45%			Nissan Motor -1,72%	
	Porsche -3,41%			Volkswagen -1,68%	

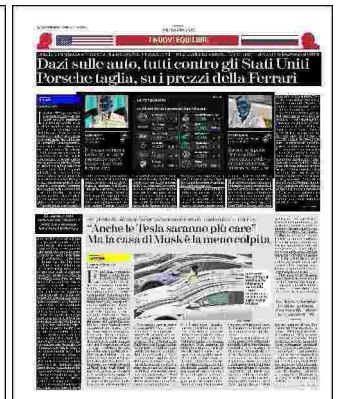


ROBERT HABECK
MINISTRO DELL'ECONOMIA
DELLA GERMANIA



Serve una risposta ferma dell'Ue
Deve essere evidente che non ci tireremo indietro sui dazi Usa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



IL DOSSIER

Automotive il piano B

La filiera del settore guarda a acquisizioni e alleanze per limitare l'impatto delle misure di Washington
Con l'incognita del mercato tedesco

LEONARDO DI PACO
TORINO

Non lasciarsi condizionare dai nuovi dazi sul settore auto annunciati dal presidente americano Donald Trump. Essere resilienti. Trasformare un possibile shock economico in opportunità. A Torino, nella culla dell'industria automobilistica italiana, i protagonisti della filiera stanno già studiando le contromosse per affrontare l'impatto di queste misure.

«Nell'immediato, i dazi rappresentano senza dubbio una criticità», osserva Silvio Angori, amministratore delegato di Pininfarina. «Tuttavia, queste iniziative danno l'impressione di essere temporanee». Perché? «Perché avranno effetti immediati anche sull'economia statunitense, e ritengo che questo possa indurre un ripensamento delle decisioni. Mi sembra più un'azione tattica e negoziale che una scelta strategica di lungo periodo. Per questo la resilienza è fondamentale per superare l'ostacolo».

Di fronte a cambiamenti così rilevanti, sottolinea Angori, «emergono anche nuove opportunità. Le teorie economiche insegnano che gli choc di mercato possono generare occasioni di crescita, e credo vi siano ampie possibilità di acquisizioni negli Stati Uniti per rafforzare la presenza delle aziende italiane. Molte realtà stanno già valutando questa prospettiva. Chi ha compiuto scelte strategiche in tal senso negli anni passati oggi si trova in una posizione di vantaggio: una presenza consolidata sul territorio è un asset strategico,

soprattutto nei momenti di maggiore tensione geopolitica. E certo che assisteremo a una crescente localizzazione delle attività, ma il fenomeno potrebbe avvenire anche in senso inverso».

Concetti condivisi anche dall'amministratore delegato di Italdesign (gruppo Volkswagen), Antonio Casu. «Di fronte a questa situazione, le aziende devono prepararsi a scenari differenti, adattandosi rapidamente ai cambiamenti. Nei prossimi mesi, le parole chiave saranno flessibilità, resilienza e velocità di reazione: essenziali per le imprese italiane ed europee».

Per affrontare il cambiamento, prosegue l'ad, «occorre ripensare i mercati di riferimento, valorizzare le filiere corte e ampliare gli orizzonti. Non si tratta di chiudersi nel proprio mercato, ma di esplorare nuove opportunità. Vi sono prospettive interessanti per le aziende europee già presenti negli Usa, così come per quelle interessate a investire e produrre direttamente sul mercato americano». Allo stesso tempo, «rafforzare la produzione in Europa può rappresentare un vantaggio competitivo». Secondo Casu, se ben governata, questa situazione può trasformarsi in un'opportunità per rilanciare l'Europa, con un'attenzione particolare all'Italia. «Il nostro Paese è il cuore manifatturiero dell'Ue, con competenze di altissimo livello e costi ancora competitivi. Questo patrimonio va valorizzato, senza lasciarsi travolgere da una narrazione negativa e rinunciataria».

L'onda del cambiamento, sottolinea anche il presidente dell'Unione Industriali Torino, Marco Gay, non va subita, ma sfruttata a proprio vantaggio. «L'Europa deve affrontare questa prova con maturità nei rapporti con un continente e un governo con cui esiste, e continuerà a esistere, una visione democratica condivisa». Per questo, «non è il momento di alimentare tensioni».

Uno scontro frontale con le politiche di Trump non è la soluzione. «Un'escalation commerciale basata sui dazi rischierebbe di avere conseguenze pesanti non solo per le imprese, ma anche per i cittadini, con ripercussioni rilevanti sul piano sociale. È dunque essenziale puntare sulla mediazione, costruire una posizione solida a livello europeo e favorire un dialogo costruttivo con gli Stati Uniti». Senza perdere di vista le opportunità: «Nei momenti di discontinuità si aprono spazi per joint venture, acquisizioni e operazioni strategiche, che devono avvenire in modo reciproco».

Per quanto riguarda la componentistica, l'export italiano verso gli Stati Uniti ammonta a circa 1,2 miliardi di euro, mentre l'import dagli Usa si ferma a 230 milioni. «L'impatto dei dazi potrebbe essere significativo, sia direttamente che indirettamente», rileva il direttore dell'Anfia, Marco Giorda. «Il primo effetto diretto colpirebbe le aziende italiane che esportano componenti negli Stati Uniti. Il secondo, invece, riguarderebbe le imprese che forniscono beni ai produttori tedeschi. Se questi ulti-

mi, a causa dei dazi, decidessero di spostare parte della loro produzione negli Stati Uniti, potrebbero ridurre l'acquisto di componentistica italiana. Speriamo che la mossa di Trump sia solo una strategia negoziale e che vi sia margine per fermare tale mossa». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FILIERA ITALIANA

Industria automotive



5.439
imprese



272.000
addetti
alla
produzione

9,5 mld€
in salari
e stipendi



100,6 mld€
Fatturato
11,5%
del settore
manifatturiero
5,6% del PIL
5,6%
del PIL



Il settore
industriale
con il più alto
moltiplicatore
di valore
aggiunto

Settore automotive (industria e servizi)



1,28
milioni
addetti

28,8
mld€
in salari
e stipendi



346,4
mld€
Fatturato

19,4%
del PIL



71 mld€
Gettito fiscale
2022

55,3 mld€
Utilizzo
8,6 mld€
Acquisto
7,2 mld€
Possesso

Componentistica'

2.135
imprese

170.000
addetti

58,8 mld€
fatturato

Saldo commerciale 2023

5,7 mld€

Fonte: 'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità - Ed. 2024

WITHUB



MARCO GAY
PRESIDENTE
UNIONE INDUSTRIALI TORINO



SILVIO ANGORI
AMMINISTRATORE DELEGATO
PININFARINA



L'Ue deve affrontare
la sfida con maturità
Un'escalation rischia
di avere implicazioni
per aziende e cittadini

Possono emergere
nuove opportunità
Molte realtà italiane
guardano alle
acquisizioni in Usa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'INCHIESTA/2

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Italia L'indotto trema “Per noi effetti doppi” Ferrari alza il listino

A Maranello deciso un rincaro del 10% per gli States. Nel 2024 sono state vendute meno di 30mila macchine in America

Il rischio è che la tempesta perfetta che ha colpito il comparto auto si trasformi in un uragano. E a pagare il prezzo più alto, probabilmente, non saranno i grandi costruttori globali, che possono decidere di stabilizzare la produzione tra Usa ed Europa o come Ferrari che ha già annunciato un incremento fino al 10% del prezzo per i listini, ma le aziende dell'indotto. Un comparto, formato da 1.200 aziende che dà lavoro a 170 mila persone e fattura 59 miliardi. Di questi oltre 1,2 miliardi è fatto con l'export negli States. L'import invece è di solo 230 milioni.

La cifra, che rappresenta circa il 5% delle esportazioni mondiali (23 miliardi) del settore, non rappresenta l'impatto vero. Sarà più alto. «Nel 2024 sono state esportate dall'Italia meno di 30 mila macchine negli Usa - sottolinea Dario Duse, responsabile Emea del Team Automotive e country leader di AlixPartners - l'effetto ci sarà, ma sarà relativo. Sull'indotto, invece, sarà doppio. Quello diret-

to sui componenti che vanno oltre oceano e quello indiretto sui sistemi che vengono montati su vetture europee, in particolare tedesche».

Preoccupato il direttore dell'Anfia, l'associazione che rappresenta la componentistica, Gianmarco Giorda: «In Germania vendiamo circa 5 miliardi di euro, in parte su automobili esportate negli Usa. Anche questi saranno tassati? E se ci sarà un calo delle esportazioni tedesche questo avrà conseguenze sui fatturati italiani». I dettagli non sono ancora chiari, così come i sotto settori colpiti dalle tariffe che, in questo particolare caso, scatteranno entro il 3 maggio. Interviene anche il ceo di Pininfarina, Silvio Angori, che è convinto che alla fine si troverà un punto di caduta: «Nell'immediato rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia Usa. Mi sembra un aspetto molto negoziale, non strategico, la resilienza diventa essenziale».

Ferrari a distanza di poche ore dall'annuncio di Trump ha comunicato un aumento fino al 10% dei prezzi negli States a partire dal 2 aprile. Le auto del Cavallino si fanno a Maranello e in nessun altro

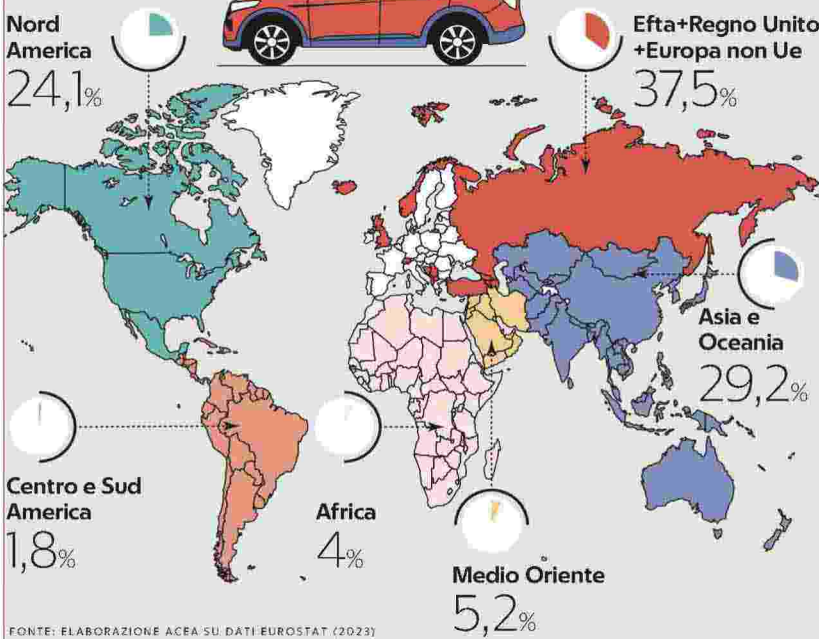
posto. Per cui Ferrari, che conferma i target 2025 nonostante i dazi americani, rivede il listino per far assorbire almeno una quota del sovrapprezzo dai clienti. Lamborghini, altro brand per cui sarebbe difficile immaginare di produrre altrove, condivide la valutazione degli esperti per cui i dazi avranno «conseguenze negative su un mercato per noi molto importante come quello Usa», ma a Sant'Agata Bolognese si attendono indicazioni dalla capogruppo tedesca Audi.

La torta in gioco è importante: nel 2024 sono state esportate dalla Ue agli Usa 750mila veicoli per un controvalore di oltre 38 milioni di euro sui 290 milioni totali. Trump ha fatto salire ancora la tensione, anche se i costruttori europei sperano che tra Bruxelles e Washington si arrivi ad un compromesso. Il gruppo Stellantis dall'Italia esporta in Usa la 500 elettrica, le Alfa Giulia, Tonale e Stelvio, oltre a Jeep Compass, Renegade e la Hornet della Dodge. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Più complessa la situazione per le fabbriche in Messico e in Canada collegate con gli Stati Uniti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE ESPORTAZIONI DI AUTO MADE IN EUROPE

Quote di mercato nel mondo



Esportazioni veicoli dall'Ue agli Usa

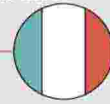


Auto vendute:
750 mila unità
nel 2024

Controvalore:
38,5 miliardi di euro

Fonte: ACEA (2025)

Componentistica automotive made in Italy negli Usa



Export:
1,2 miliardi di euro

Import:
230 milioni di euro

Fonte: ANFIA (2024)

I NUMERI

76.000

Le Porsche oltre oceano

La casa tedesca ha venduto più di 76 mila mezzi negli Usa

70.000

La forza lavoro

Sono oltre 170 mila gli addetti che lavorano solo nell'indotto auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I titoli dell'auto giù in Borsa La Ferrari aumenta i prezzi

**LA MOSSA AIUTA
TESLA: SARÀ L'E-CAR
PIÙ ECONOMICA
PORSCHÉ RINUNCIA
A INVESTIRE (450
MILIONI) IN ITALIA**

IL FOCUS

ROMA «Oh Signore, perché non mi compri una Mercedes-Benz?» cantava Janis Joplin nel 1971. A quell'epoca, una "280" berlina costava 10mila dollari. Mezzo secolo dopo, complice la stangata del 25% in arrivo dalla Casa Bianca, per comprare una Mercedes (e non solo) negli Usa potrebbero volerci 5-10mila dollari in più. I dazi americani sull'auto sono un «lusso» non che non tutti possono permettersi: secondo *Bloomberg*, tra le più colpite dalle tariffe permanenti annunciate da Donald Trump figurano Porsche e Mercedes: per le due case tedesche, l'impatto potenziale sarebbe di 3,4 miliardi di euro.

IRISCHI

Per compensare gli effetti della misura - che entrerà in vigore il 2 aprile, aggiungendosi a quella esistente del 2,5%, ma non riguarderà le vetture interamente realizzate entro i confini statunitensi - i produttori potrebbero dover aumentare i prezzi o spostare la produzione Oltreoceano: a oggi, Volkswagen produce negli Usa solo il 20% delle auto lì vendute, Mercedes il 37% e Bmw il 48%. Secondo Ubs, i dazi potrebbero costare alle case tedesche il 10-20% dei profitti. Batosta non da poco, per la

locomotiva d'Europa che sta provando a ripartire dopo un lungo stop nella stazione del «meno zero virgola». La Germania, peraltro, è uno dei principali fornitori degli States, che nel '24 hanno importato veicoli o parti di essi per 464 miliardi di dollari, di cui 220 miliardi di prodotto finito.

Guardando all'Europa, le stime Acea (associazione dei produttori del Vecchio continente) parlano di 750mila auto esportate negli Usa nel '24 per 38,5 miliardi di euro. I dazi, dicono gli analisti di Kearney, potrebbero generare «perdite rapide di diversi miliardi di euro e mettere a rischio fino a 25mila posti di lavoro in Europa». Alla luce delle ultime decisioni di Washington, che agguangono incertezza su incertezza, ieri Porsche ha ufficializzato la rinuncia all'investimento da 450 milioni per l'ampliamento del Technical Center di Nardò (Lecce).

Secondo le previsioni di Bernstein riportate dal *Wall Street Journal*, a risentire dei dazi sarebbero anche i colossi americani: pur con un aumento dei prezzi e una maggior differenziazione delle fonti di approvvigionamento, Ford e General Motors registrerebbero nel 2025 un -30% di utile operativo.

Chi potrebbe limitare i danni, a dispetto delle preoccupazioni espresse dal patron Elon Musk, è invece Tesla. Nonostante l'impatto «non trascurabile» sui costi di produzione determinato dalla necessità di importare i pezzi di ricambio, la casa elettrica guidata dal magnate sudafricano avrebbe dalla sua due fattori. Uno: i pezzi di ricambio non sono stati esplicitamente inseriti nell'elenco dei prodotti colpiti dalle tariffe. Due: già oggi il 65-70% della componentistica impiegata dal

gruppo è made in Usa. A crederci sono le Borse: sul Nasdaq Tesla ha guadagnato oltre l'1,5% mentre, a Wall Street, Gm è scesa fino al -9,5%. Insieme all'altra delle Big Three dell'auto americana Stellantis (che a Piazza Affari ha perso il 4,2%), Ford e Gm hanno sottoscritto un documento dell'American Automotive Policy Council in cui definiscono «cruciale» che i dazi non facciano «aumentare i prezzi per i consumatori» e che preservino «la competitività del settore auto nordamericano integrato». A complicare il quadro è proprio il fattore integrazione: le case Usa producono tra Messico e Canada buona fetta delle vetture che poi riversano in quel mercato.

Per Stellantis, forte di una rete di produzione consolidata al di là dell'Atlantico, l'effetto verrebbe ridimensionato dal fatto che le Jeep assemblate in Messico hanno una percentuale maggiore di componenti statunitensi. A limitare l'impatto c'è poi il fatto che il gruppo italo-francese concentra gran parte delle vendite in Europa. Restando nella galassia Exor, chi già prepara le contromisure è Ferrari. La «mossa del Cavallino» è aumentare i prezzi fino al 10%, escludendo i soli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile e quelli delle tre famiglie 296, SF90 e Roma a prescindere dalla data d'importazione. In tal modo, Maranello mira a confermare i target 2025 senza compromettere i margini di redditività, che coi dazi rischierebbero una diluizione di 50 punti base. In difesa dei produttori italiani l'associazione che riunisce gli attori della filiera, Anfia: «I dazi avranno un effetto non devastante ma importante - dice il presidente Gian Marco Giorda - speriamo ci sia spazio per fermare questa manovra».

Angelo Ciardullo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Idati

Export negli Usa giù

A febbraio calo degli scambi con gli Usa. Secondo l'Istat, le esportazioni sono scese del 9,7% mentre le importazioni del 4,9%. L'interscambio con i paesi extra Ue27 segna un +2,8% nelle esportazioni e un +0,8% nelle importazioni. Su base annua invece l'export si riduce del 2,1% (era +3,3% a gennaio) e l'import segna un +8,6%.



Tecnici al lavoro nello stabilimento della Ferrari

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I titoli dell'auto giù in Borsa La Ferrari aumenta i prezzi

IL FOCUS

ROMA «Oh Signore, perché non mi compri una Mercedes-Benz?» cantava Janis Joplin nel 1971. A quell'epoca, una "280" berlina costava 10mila dollari. Mezzo secolo dopo, complice la stangata del 25% in arrivo dalla Casa Bianca, per comprare una Mercedes (e non solo) negli Usa potrebbero volerci 5-10mila dollari in più. I dazi americani sull'auto sono un «lusso» non che non tutti possono permettersi: secondo *Bloomberg*, tra le più colpite dalle tariffe permanenti annunciate da Donald Trump figurano Porsche e Mercedes: per le due case tedesche, l'impatto potenziale sarebbe di 3,4 miliardi di euro.

IRISCHI

Per compensare gli effetti della misura - che entrerà in vigore il 2 aprile, aggiungendosi a quella esistente del 2,5%, ma non riguarderà le vetture interamente realizzate entro i confini statunitensi - i produttori potrebbero dover aumentare i prezzi o spostare la produzione Oltreoceano: a oggi, Volkswagen produce negli Usa solo il 20% delle auto lì vendute, Mercedes il 37% e Bmw il 48%. Secondo Ubs, i dazi potrebbero costare alle case tedesche il 10-20% dei profitti. Batosta non da poco, per la locomotiva d'Europa che sta provando a ripartire dopo un lungo stop nella stazione del «meno zero virgola». La Germania, peraltro, è uno dei principali fornitori degli States, che nel '24 hanno importato veicoli o parti di essi per 464 miliardi di

dollari, di cui 220 miliardi di prodotto finito.

Guardando all'Europa, le stime Acea (associazione dei produttori del Vecchio continente) parlano di 750mila auto esportate negli Usa nel '24 per 38,5 miliardi di euro. I dazi, dicono gli analisti di Kearney, potrebbero generare «perdite rapide di diversi miliardi di euro e mettere a rischio fino a 25mila posti di lavoro in Europa». Alla luce delle ultime decisioni di Washington, che aggiungono incertezza su incertezza, ieri Porsche ha ufficializzato la rinuncia all'investimento da 450 milioni per l'ampliamento del Technical Center di Nardò (Lecce).

Secondo le previsioni di Bernstein riportate dal *Wall Street Journal*, a risentire dei dazi sarebbero anche i colossi americani: pur con un aumento dei prezzi e una maggior differenziazione delle fonti di approvvigionamento, Ford e General Motors registrerebbero nel 2025 un -30% di utile operativo.

Chi potrebbe limitare i danni, a dispetto delle preoccupazioni espresse dal patron Elon Musk, è invece Tesla. Nonostante l'impatto «non trascurabile» sui costi di produzione determinato dalla necessità di importare i pezzi di ricambio, la casa elettrica guidata dal magnate sudafricano avrebbe dalla sua due fattori. Uno: i pezzi di ricambio non sono stati esplicitamente inseriti nell'elenco dei prodotti colpiti dalle tariffe. Due: già oggi il 65-70% della componentistica impiegata dal gruppo è made in Usa. A crederci sono le Borse: sul Nasdaq Tesla ha guadagnato oltre l'1,5% mentre, a Wall Street, Gm è scesa fino al -

9,5%. Insieme all'altra delle Big Three dell'auto americana Stellantis (che a Piazza Affari ha perso il 4,2%), Ford e Gm hanno sottoscritto un documento dell'American Automotive Policy Council in cui definiscono «cruciale» che i dazi non facciano «aumentare i prezzi per i consumatori» e che preservino «la competitività del settore auto nordamericano integrato». A complicare il quadro è proprio il fattore integrazione: le case Usa producono tra Messico e Canada buona fetta delle vetture che poi riversano in quel mercato.

Per Stellantis, forte di una rete di produzione consolidata al di là dell'Atlantico, l'effetto verrebbe ridimensionato dal fatto che le Jeep assemblate in Messico hanno una percentuale maggiore di componenti statunitensi. A limitare l'impatto c'è poi il fatto che il gruppo italo-francese concentra gran parte delle vendite in Europa. Restando nella galassia Exor, chi già prepara le contromisure è Ferrari. La «mossa del Cavallino» è aumentare i prezzi fino al 10%, escludendo i soli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile e quelli delle tre famiglie 296, SF90 e Roma a prescindere dalla data d'importazione. In tal modo, Maranello mira a confermare i target 2025 senza compromettere i margini di redditività, che coi dazi rischierebbero una diluizione di 50 punti base. In difesa dei produttori italiani l'associazione che riunisce gli attori della filiera, Anfia: «I dazi avranno un effetto non devastante ma importante - dice il presidente Gian Marco Giorda - speriamo ci sia spazio per fermare questa manovra».

Angelo Ciardullo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE CASE PIÙ COLPITE
DALLE TARIFFE USA
LA MOSSA
SALVA-TESLA
SARÀ L'E-CAR
PIÙ ECONOMICA



La scossa dei dazi sull'automotive in Italia. Parla Vavassori (Anfia)

Roma. “I dazi sono inaccettabili e ingiusti, lo ha detto anche il presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Il governo italiano deve giocare un ruolo guida, ma l’Unione europea deve muoversi unita e in maniera assertiva per reagire alla guerra commerciale di Donald Trump”. Il giorno dopo l’annuncio della Casa Bianca di applicare dazi del 25 per cento alle automobili prodotte fuori dagli Stati Uniti, l’industria italiana ragiona su impatti e prospettive. “Il mercato statunitense è insostituibile – dice al Foglio Roberto Vavassori, presidente dell’associazione che in Italia rappresenta la filiera dell’automotive (Anfia) – ma è necessario sviluppare nuovi canali commerciali. Compreso il Mercosur”.

L’effetto del protezionismo di Trump sulla componentistica italiana si misura su più livelli. Ci sono le esportazioni dirette, che l’anno scorso sono state pari a 1,15 miliardi di euro, di cui 700 milioni di componenti meccaniche, 120 milioni di pneumatici e quasi 300 milioni di motori e altro. “Ricordo che questa filiera in Italia vale quasi 59 miliardi di euro: il miliardo e poco più esportato verso gli Stati Uniti non sarà essenziale ma è un danno”, sottolinea Vavassori. Ci sono poi le automobili e i veicoli commerciali prodotti in Italia e venduti sul mercato statunitense, che l’anno scorso hanno raggiunto un valore pari a circa 3,1 miliardi di euro. L’altro livello è l’export

indiretto: componenti italiane che vengono integrate nei veicoli prodotti altrove, principalmente in Germania, e successivamente esportati negli Stati Uniti. Calcolare l’impatto sulle aziende italiane non è semplice, ma neppure rassicurante. Nel 2024, la Germania ha venduto al mercato americano circa 450 mila veicoli. In numeri assoluti l’impatto appare relativo. “Ma stiamo parlando di cifre comunque rilevanti per la situazione di crisi europea, sia di produzione sia di vendita, per cui ogni veicolo conta”.

La reazione, sostiene il presidente di Anfia, deve essere strutturata e mirata. “L’Unione europea non deve cadere in ritorsioni parallele alle mosse di Trump, ma scegliere sentieri strategici. Un esempio potrebbe essere lo sviluppo di data center europei, un settore in crescita che oggi è dominato dagli Stati Uniti. Allo stesso modo, si potrebbe sviluppare un sistema di pagamenti europeo per le transazioni con carta di credito, riducendo la dipendenza dai circuiti statunitensi”. Una contromisura per trattare con Trump e sviluppare opportunità di crescita in Europa, a una settimana dalla promessa dell’entrata in vigore dei dazi. “Probabilmente, ci auguriamo, si tratta ancora di una fase negoziale. Ma il tempo sta per scadere”.

Per questo è necessario anche cercare nuove opportunità di export, come l’accordo di libero scambio con il

Mercosur (Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay). La Commissione europea lo ha sottoscritto lo scorso dicembre, ma il governo italiano – che inizialmente ha espresso la sua contrarietà – non ha ancora formalizzato la sua posizione. “Noi diciamo assolutamente sì al Mercosur perché dobbiamo continuare a sviluppare nuovi canali, pur mantenendo chiara la centralità degli Usa per le nostre esportazioni. Credo che sia anche nelle corde di questo governo, che in questi anni ha rafforzato il supporto delle ambasciate e delle istituzioni come l’Ice per aiutare le aziende a espandersi”.

C’è infine un’opportunità tutta interna all’Unione europea, che si può cogliere solo con un approccio laicamente neutrale dal punto di vista tecnologico. “Le associazioni italiane ed europee – dice il presidente di Anfia – stanno proponendo alla Commissione un massiccio piano di rinnovo del parco circolante: l’Europa ha un mercato di 250 milioni di autovetture con un’età media di 13 anni. Incentivare la sostituzione dei modelli più vecchi con quelli a basso impatto ambientale, prodotti in Europa, potrebbe rilanciare il mercato interno e sostenere l’industria automotive in un’ottica di decarbonizzazione”. Per Bruxelles si tratta di un tabù, ma di fronte alle conseguenze dei dazi americani sull’economia europea qualche tabù potrebbe alla fine cadere.

Maria Carla Sicilia



DOPO L'OFFENSIVA DI TRUMP, LA COMMISSIONE ANNUNCIA SUE CONTRO-TARIFFE. LA FERRARI ALZA I PREZZI

Dazi Usa sulle auto, l'Ue a muso duro

I dazi del 25% sulle auto approvati da Trump si abbattono sull'economia globale. I costruttori europei e asiatici finiscono sotto pressione sui mercati, la Commissione europea studia le contromosse annunciando controtariffe e invocando la

trattativa. E i primi effetti, sia sulla produzione sia sui prezzi finali, e quindi sull'inflazione, «non tarderanno ad arrivare», evidenzia la banca statunitense Wells Fargo. Ferrari pronta ad aumentare i prezzi.

BRESOLIN, GORIA E SEMPRINI/PAGINE 6 E 7

Canada, Cina, Giappone, Messico e Ue attaccano l'ordine esecutivo di Trump. Gli analisti: «Si rischiano interruzioni nelle catene del valore»

Dazi sulle auto, tutti contro gli Stati Uniti Porsche taglia, su i prezzi della Ferrari

LO SCANTRO

Fabrizio Goria

I dazi del 25% su auto e componentistica approvati mercoledì sera dal presidente statunitense Donald Trump si abbattono sull'economia globale. I costruttori europei e asiatici finiscono sotto pressione sui mercati, le banche d'affari iniziano a congetturare i possibili danni, i governi di Canada, Messico, Cina, Regno Unito, Germania, Giappone, Corea del Sud alzano il livello di preoccupazione, la Commissione europea studia le contromosse. La guerra tariffaria statunitense è iniziata. E i primi effetti, sia sulla produzione sia sui prezzi finali, e quindi sull'inflazione, «non tarderanno ad arrivare», evidenzia la banca statunitense Wells Fargo. I dazi, concordano politici, economisti e investitori, potranno arrivare a danneggiare le filiere globali. I mercati attendono risposte e guardano al 2 aprile, quando la Casa Bianca rivelerà la strategia globale sulle tariffe doganali.

Uno dei primi a intervenire è stato Mark Carney, attuale primo ministro del Canada. La prossimità con gli Usa, così co-

me l'integrazione con il mercato americano, ha giocato un ruolo determinante per anni. «Difenderemo i nostri lavoratori, difenderemo le nostre aziende, difenderemo il nostro Paese. E lo faremo insieme», ha spiegato l'ex numero uno della Bank of England, che ha poi annunciato ritorsioni immediate. Poco dopo, la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha utilizzato toni ancora più duri: «Male per le imprese, peggio per i consumatori». Passano le ore, poi si l'alba arriva in Asia. Shigeru Ishiba, premier del Giappone che con Toyota, Nissan e Mazda ha quote di mercato rilevanti negli Usa, è rammaricato. «Siamo il Paese che investe di più negli Stati Uniti, quindi ci chiediamo se abbia senso che Washington applichi dazi uniformi a tutti i Paesi. È un punto che abbiamo già sollevato e continueremo a farlo», dice. E rilancia sulla produzione domestica, come Carney e Von der Leyen. «Dobbiamo valutare cosa sia meglio per l'interesse nazionale del Giappone. Stiamo considerando tutte le opzioni per trovare la risposta più efficace». Non manca la replica della Cina. Guo Jiakun, portavoce del ministro degli Esteri cinese, punta sulla globalizzazione: «Nessun Paese ha mai raggiunto svilup-

po e prosperità imponendo dazi». Il Messico chiede più negoziati.

La reazione degli leader europei è altrettanto dura. Il presidente francese Emmanuel Macron chiede azioni immediate, «senza perdere tempo».

Robert Habeck, ministro dell'Economia della Germania, pensa ai grandi produttori tedeschi, Volkswagen Group ha lasciato sul terreno l'1,96% in Borsa, ma chiede una replica comune. Proprio mentre Porsche (-3,41%) inizia a tagliare i progetti come quello di Nardò. «Quello che conta ora è una risposta ferma dell'Ue a questi dazi. Deve essere chiaro che non accetteremo questa decisione passivamente. Deve essere evidente che non ci tireremo indietro di fronte agli Stati Uniti». Rachel Reeves, ministro delle Finanze del Regno Unito, invoca il buon senso da parte di Washington e ricorda che «Le guerre commerciali non fanno bene a nessuno».

Dai costruttori automobilistici si temono ripercussioni su larga scala. L'Associazione dell'Industria Automobilistica Tedesca (Verband der Automobilindustrie, Vda) non ha usato mezzi termini. La presidente, Hildegard Müller, ha affermato che i dazi rappresentano «un segnale disastroso per il

commercio libero e basato sulle regole» e «rischiano di compromettere catene di approvvigionamento globali altamente integrate». E ha sollecitato negoziati urgenti tra Stati Uniti ed Europa per evitare un'ulteriore escalation. L'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea) si è unita al coro di preoccupazioni. Idem l'italiana Anfia.

Sul fronte dei mercati, gli analisti hanno già provveduto a effettuare i primi calcoli sull'impatto. In primi sui rincari. Secondo una nota di Mark Delaney, analista di Goldman Sachs, i prezzi delle auto importate potrebbero salire tra i 5.000 e i 15.000 dollari (4.600-13.800 euro), a seconda del modello. Stesso dicasi per i veicoli assemblati negli Usa. Un primo rialzo dei prezzi lo ha fatto Ferrari, incrementando del 10% i listini di alcuni modelli specifici. Considerando che circa il 50% delle parti utilizzate nelle auto prodotte negli Usa è importato, i dazi sui componenti potrebbero far lievitare significativamente i costi di produzione. Concordano anche Ubs e J.P. Morgan, che tuttavia guardano più alle filiere. «Il rischio di nuove interruzioni più che concreto», spiegano. La Casa Bianca, nonostante i timori diffusi, non sembra voler fare marcia indietro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARK CARNEY
PRIMO MINISTRO
CANADA

Difenderemo i nostri lavoratori, le nostre imprese e il nostro Paese. E lo faremo tutti insieme

LA FOTOGRAFIA

WITHUB

La chiusura dei titoli automotive dopo i dazi Usa

	Mazda Motor -5,99%			Mitsubishi Motors Corp. -3,20%	
	Tata Motors -5,99%			BMW -2,50%	
	Hyundai Motor -4,28%			Honda Motor -2,48%	
	Stellantis -4,23%			Toyota Motor -2,04%	
	Kia -3,45%			Nissan Motor -1,72%	
	Porsche -3,41%			Volkswagen -1,68%	



ROBERT HABECK
MINISTRO DELL'ECONOMIA
GERMANIA

Serve una risposta ferma dell'Ue
Deve essere evidente che non ci tireremo indietro sui dazi Usa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La Ferrari risponde aumentando i prezzi

Contromisure. Le auto fino al 10% più costose
Tremano le aziende di componentistica

TORINO. La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in cresci-

ta rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti». «Nell'immediato sicuramente i dazi rap-

presentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pinfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. «I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni. Speriamo che sia una mossa negoziale. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale» spiega Giorda.



• Una Ferrari nello stabilimento di Maranello (Ansa)



LE MOSSE DELLE CASE AUTOMOBILISTICHE

Dalla Ferrari la prima reazione Aumento dei prezzi fino al 10%

La casa di Maranello nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli negli Usa, il 25% del totale, con un fatturato di 1,65 miliardi. Non interviene Stellantis

TORINO

La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2

aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di

fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani». «Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa econo-

mia statunitense. Mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Donald Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. «I dazi avranno un effetto importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda: «Esportiamo circa 1,2 miliardi di componenti negli Usa». —



Una Ferrari a Maranello ANSA

I listini rimarranno invariati per gli ordini dei modelli importati prima del 2 aprile



Ferrari risponde alzando i prezzi Ma conferma i target finanziari

» **Torino** La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per

gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari a 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti.

Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le

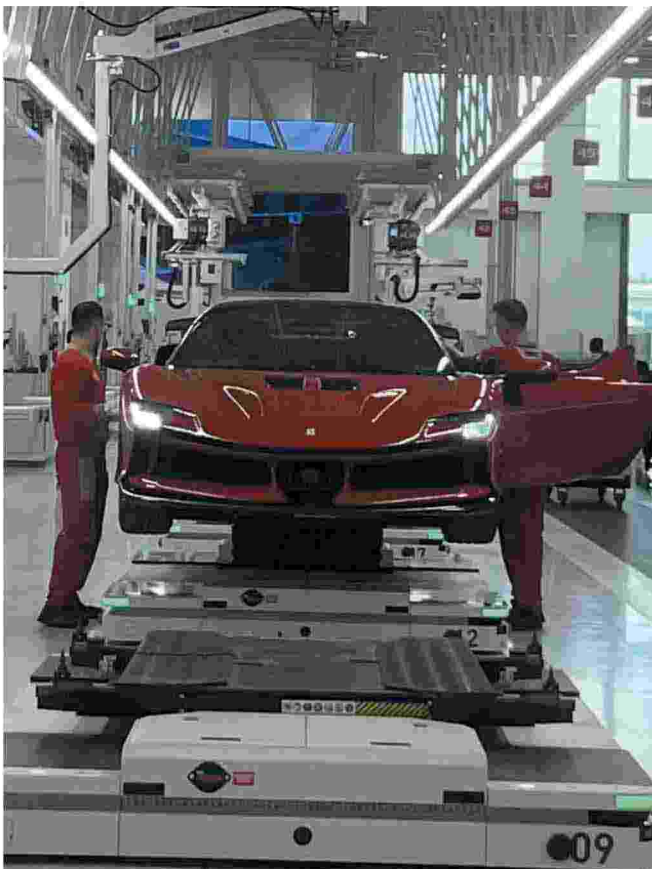
misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare su politiche durature che aiutino gli americani».

Tremano le aziende italiane della componentistica. «I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il diret-

tore dell'Anfia Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo».

Speriamo che sia una mossa negoziale e che ci sia spazio per fermare questa manovra. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale» spiega Giorda.

«Le stesse aziende che producono in Usa - osserva - avrebbero uno svantaggio perché dovrebbero acquistare da fuori componenti gravati di un dazio del 25%».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La risposta di Ferrari: prezzi più alti fino al 10% su alcuni modelli

La reazione

Ma la casa di Maranello conferma gli obiettivi finanziari per il 2025 Stellantis non parla

TORINO. La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali

di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari a 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scorggiati dai prezzi più alti.

Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica,

l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare su politiche durature che aiutino gli americani».

Tremano le aziende italiane della componentistica. «I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e

componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo. Speriamo che sia una mossa negoziale e che ci sia spazio per fermare questa manovra. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale» spiega Giorda. «Le stesse aziende che producono in Usa - osserva - avrebbero uno svantaggio perché dovrebbero acquistare da fuori componenti gravati di un dazio del 25%». //



In fabbrica. La linea di montaggio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LA STIMA DELL'OSSERVATORIO ECONOMICO DI CHIGI

I dazi di Trump: 67 miliardi di export italiano a rischio

- I balzelli americani sulle 750mila auto europee verso gli Usa per 38,5 miliardi di euro comporterebbero la perdita di 25mila posti di lavoro. A guadagnarci è Tesla di Musk. Ferrari aumenta i prezzi del 10%
- Bruxelles pronta dal 13 aprile con i controdazi per 21,5 miliardi di euro

DI IVANO SCARNECCHIA

Dai vini al cibo, dallo spumante all'alta moda. Oltre alle auto già pesantemente colpite dai dazi americani a preoccupare l'industria italiana è il cuore del made in Italy, il suo export verso gli Stati Uniti. Le esportazioni Oltreoceano sono arrivate a oltre 67 miliardi secondo l'osservatorio economico sui mercati esteri del Governo, le importazioni hanno superato i 25 miliardi. Secondo le ultime proiezioni del Csc di Confindustria i solidi legami produttivi tra le due sponde dell'Atlantico sulla chimica e il farmaceutico "potrebbero essere un deterrente alla rincorsa tariffaria" ma oltre il 70% dello stock di capitali investiti dalle imprese farmaceutiche Ue nei paesi extra-UE è diretto negli Usa; la quota è la stessa per le multinazionali farmaceutiche tedesche mentre quelle italiane sfiorano il 90%. Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici con oltre 8 miliardi nel 2023 figuravano sul podio merceologico nell'export verso gli Usa. Ma gli States rappresentano anche il terzo mercato per le esportazioni della moda italiana, con un

interscambio commerciale da gennaio a ottobre 2024 di ben 4,5 miliardi per la moda, 3,1 miliardi per i settori collegati affermano le associazioni di categoria. Il blocco delle spedizioni di vino verso gli Stati Uniti a causa dei timori legati ai dazi potrebbe costare 6 milioni al giorno alle cantine italiane, afferma la Coldiretti. Ma non solo. Proprio alla vigilia del Vinitaly, il direttore generale Unione italiana Vini, Paolo Castelletti denuncia che "i dazi sono di fatto già applicati. Gli importatori americani hanno bloccato l'import dei nostri vini temendo di dover farsi carico loro del dazio, perché non c'è una norma che quantomeno adesso escluda dai dazi i prodotti che sono in transito". E così "nel momento in cui fossero daziati anche i prodotti in transito - avverte - a quel punto il dazio ricadrebbe sull'importatore, questo vorrebbe dire sostanzialmente fallire". Con il 96% dell'export agroalimentare verso gli Usa che viaggia su nave, secondo l'analisi Coldiretti su dati Istat, "il timore è che i carichi possano arrivare a destinazione quando i dazi sono già scattati. Il presidente americano Donald Trump mi-

naccia tariffe aggiuntive che potrebbero arrivare fino al 200% sulle bottiglie europee e danneggiare pesantemente le esportazioni di bottiglie tricolori che nel 2024 hanno raggiunto il valore di 1,94 miliardi di euro negli Stati Uniti. Nuovi dazi metterebbero a rischio un mercato florido per le nostre aziende ha sottolineato nei giorni scorsi la Cia-Agricoltori Italiani, stimando che i nuovi dazi minacciati da Trump rischierebbero di far saltare l'11% di tutto l'export agroalimentare italiano (69 miliardi), con un impatto economico devastante sulle eccellenze del Made in Italy, appunto. Il rischio, aveva evidenziato la confederazione agricola, è ben peggiore rispetto ai dazi del 2019 che ebbero effetto solo per un anno e furono imposti al 10%, mentre adesso si ipotizza un possibile 25%. Cia ricorda che i dazi doganali maggiorati potrebbero riguardare formaggi, salumi e alcuni alcolici, mentre ora, ad essere minacciati, sono anche prodotti come vino, olio extravergine d'oliva e pasta e la durata potrebbe interessare tutto il mandato presidenziale. Tutto ciò avverrebbe in un

momento in cui si può parlare un vero e proprio boom di vendite tricolori negli Usa per l'agroalimentare italiano, con 7,8 miliardi di euro e un +17% sul 2023, che ha visto gli Stati Uniti scalzare, seppur di poco, la Francia dal secondo gradino del podio dei paesi di destinazione del nostro export agroalimentare.

LIL MERCATO DELLE AUTO

L'industria dell'auto europea trema in vista del 2 aprile, data in cui entreranno in vigore le nuove tariffe statunitensi del 25%. Per comprendere l'entità del problema che grava sulle aziende del Vecchio Continente basta citare il numero di veicoli esportati negli Usa nel 2024: 750.000 automobili per un valore di 38,5 miliardi di euro, secondo le statistiche dell'Associazione europea dei produttori di automobili (Acea). E tra tutti, sono i produttori tedeschi quelli che hanno maggiormente da perdere dalle tariffe volute dal presidente Donald Trump. Le quattro ruote "made in Germany" raggiungono quasi i due terzi delle macchine europee vendute negli Usa. Volkswagen, Bmw e Mercedes hanno già pubbli-

cato risultati finanziari foschi per il 2024, con un calo dei profitti, dovuto perlopiù dal rallentamento delle vendite in Cina. Secondo Capital Economics, in caso di conferma di tariffe al 25%, le loro vendite potrebbero dimezzarsi. Detta con le parole della federazione tedesca dei produttori di automobili, cioè sarebbe "un segnale fatale per il libero scambio". All'interno della galassia Volkswagen, sono Audi e Porsche i marchi a rischiare le maggiori perdite, dato che producono tutti i loro modelli fuori dagli Stati Uniti.

Situazione parzialmente differente per Bmw e Mercedes che hanno propri stabilimenti in Alabama e South Carolina, dove realizzano alcuni Suv come la Bmw X5 e la Mercedes Gle. Se da una parte questo permetterebbe loro di evitare alcuni dazi doganali sulle vendite negli Stati Uniti, dall'altra qualora la guerra commerciale diventi "globale", le esportazioni di questi Suv in altri Paesi potrebbero diventare meno redditizie. Per Bmw, un conflitto commerciale "non sarebbe di alcun beneficio", pertanto ha invitato l'Europa e gli Stati Uniti a "trovare rapidamente un accordo transatlantico" e a evitare "una spirale di isolamento e barriere commerciali". Più netta Mercedes che ha chiesto l'abolizione dei dazi doganali reciproci. Prospettive migliori le ha Stellantis che opera a cavallo tra Europa e Stati Uniti. Genera la maggior parte delle vendite nel Vecchio Continente, ma soprattutto la maggior parte dei profitti in Nord America, con i suoi marchi Jeep, Dodge e Ram. Possiede numerose fabbriche in Messico e Canada che saranno duramente colpite dalle tasse imposte a questi due Paesi. Eppure Stellantis è meno esposta al conflitto commerciale tra Stati Uniti ed Europa, perché esporta solo poche Jeep prodotte in America e importa negli Stati Uniti solo alcuni veicoli Fiat, Alfa Romeo o Maserati. Anche la

svedese-cinese Volvo fa grandi affari in Usa grazie ai Suv, senza dimenticare che dal 2015 ha una fabbrica in South Carolina. In merito al futuro, l'azienda tramite il ceo Jim Rowan ha fatto sapere che potrebbe "delocalizzare la produzione o anche spostare i fornitori in diverse parti del mondo". Tra i produttori europei solo Renault potrebbe essere quasi immune dai dazi perché non vende quasi nessuna auto negli Stati Uniti, ma le tariffe costringerebbero la società a rinunciare ai suoi piani di sviluppo per il marchio Alpine.

Sulla guerra dei dazi, e le conseguenze per le case automobilistiche europee, si è espressa anche Moody's che a fine febbraio ha spiegato che "i produttori potrebbero assorbire parte dei costi all'interno dei loro attuali margini di prezzo". Questo vale soprattutto per i modelli più costosi e redditizi. Ma il livello annunciato dei dazi doganali lascia comunque poco spazio ai profitti. Al punto che secondo Kearney le tariffe potrebbero "portare rapi-

■ CONTINUA A PAGINA 8

damente a perdite di diversi miliardi di euro e mettere a rischio fino a 25.000 posti di lavoro in Europa".

FERRARI AUMENTA I PREZI NEGLI STATI UNITI

La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del

2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: "le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'Amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani". "Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense. Mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale" sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Donald Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. "I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza" commenta il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda. "Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di

componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo. Speriamo che sia una mossa negoziale e che ci sia spazio per fermare questa manovra. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale" spiega Giorda. "Le stesse aziende che producono in Usa - osserva - avrebbero uno svantaggio perché dovrebbero acquistare da fuori componenti gravati di un dazio del 25%. Considerando che gli Stati Uniti importano molti componenti verrebbero penalizzate anche quelle aziende che già producono negli Usa e che comprano componenti dall'Italia, dalla Cina e da altri Paesi". C'è anche un impatto indiretto dei dazi Usa sulla filiera italiana della componentistica: "vendiamo tanti componenti, circa 5 miliardi di euro, in Germania che vanno in parte su automobili esportate in Usa. Se ci fosse un calo delle esportazioni di vetture tedesche premium esportate questo potrebbe avere conseguenze sul fatturato delle nostre aziende".

A GUADAGNARCI È L'AMICO MUSK

Tesla pagherà un conto "non trascurabile" dai nuovi dazi di Donald Trump sulle auto. Elon Musk lancia l'allarme sull'impatto che le tariffe annunciate dal suo capo avranno sul colosso delle auto elettriche. Ma secondo gli analisti la sua Tesla è la grande 'vincitrice' nella guerra commerciale lanciata dal presidente americano. Con i suoi impianti in California e in Texas, il gigante di Musk è infatti "schermato" dall'effetto dazi sulle auto importate. E anche sul fronte dei componenti Tesla è in una posizione di vantaggio rispetto alle rivali: fra il 60 e il 75% di quelli che utilizza per le sue vetture è Made in Usa e questo la mette al riparo dal-

le tariffe che scatteranno entro maggio. La maggior parte dei componenti usati nelle vetture americane arriva dal Messico, dal quale - in base ai dati del Census Bureau - sono stati importati negli Usa circa 83 miliardi di componenti nel 2024. Dall'Unione Europea, invece, sono stati importati lo scorso anno 46 miliardi di dollari di auto e 21 miliardi di componenti. "Tesla vince, Detroit sanguina", hanno commentato gli analisti di Bernstein stimando un possibile calo fino al 30% del risultato ante oneri finanziari per Ford e General Motors nel 2025 a causa dei dazi e prevedendo un aumento medio del costo delle auto di circa 3.700 dollari. Per Morgan Stanley il rincaro rischia di essere ben superiore nell'ordine di quasi 6.000 dollari a vettura. "Tesla è la meno esposta alle tariffe", ha osservato l'analista di CFRA Garrett Nelson, ricordando che fra il 2022 e il 2024 il colosso di Musk è stato nominato la casa automobilistica "più americana" dalla rivista Cars.com. Ben diversa la posizione delle altre grandi case automobilistiche che operano sul mercato statunitense. Per Detroit il conto da pagare si prospetta salato. Se Ford riuscirà probabilmente a limitare l'impatto grazie al fatto che circa l'80% delle auto vendute negli Stati Uniti è prodotta in Usa, per General Motors le prospettive sono più preoccupanti. Delle auto vendute da Gm negli States solo il 52% è assemblato nel paese. Secondo i dati di Wards Automotive e Barclays relativi al terzo trimestre del 2024, per Stellantis la quota è invece del 57% mentre per Volkswagen e Volvo è rispettivamente del 21% e del 13%. Bmw e Mercedes sono invece al 48 e al 43%. Nell'annunciare i nuovi dazi, Donald Trump ha assicurato che Musk non ha pesato sulla decisione. "Potrebbe avere un conflitto" di interessi, ha ammesso il presidente che nelle scorse settimane ha trasformato la

Casa Bianca in uno showroom Tesla per mostrare il suo sostegno all'uomo più ricco del mondo. Con le tariffe Trump si augura di rilanciare la produzione di auto negli Stati Uniti, ma i suoi annunci sui dazi stanno creando incertezza fra le aziende americane in tutti i settori. Un'impresa su quattro - secondo alcuni son-

■ **CONTINUA A PAGINA 10**

daggi - ha infatti deciso di ridurre le assunzioni quest'anno per far fronte alla guerra commerciale. In controtendenza invece Walmart, che ha annunciato un investimento da sei miliardi in Messico tramite la sua divisione Walmex. **LA PERDITA DI POSTI DI LAVORO IN EUROPA**

Una catastrofe, un disastro. La decisione, annunciata dal presidente americano Donald Trump, di alzare al 25% i dazi sulle auto importate in America rappresenta una doccia gelata per i costruttori europei, bersagliati da pesanti vendite in Borsa. Questo perché gli Stati Uniti sono infatti un "mercato chiave" per le quattro ruote del Vecchio Continente, che nel 2024 ha esportato quasi 750.000 auto per un valore di 38,5 miliardi di euro, secondo i dati dell'Associazione europea dei costruttori automobilistici. Secondo un'analisi del consulente Kearney, i dazi potrebbero provocare "perdite rapide di diversi miliardi di euro e mettere a rischio fino a 25.000 posti di lavoro in Europa". E una volta esauriti i loro stock, i produttori dovranno inevitabilmente aumentare i prezzi, a partire da quest'estate, limitando di fatto le vendite. Sébastien Amichi di Kearney avverte che, sebbene sia più facile aumentare i prezzi per modelli di fascia alta, come le auto tedesche, il livello dei dazi previsti "annienta" l'equilibrio economico dell'importazione di veicoli. Secondo Bank of America, i prezzi potrebbero aumentare mediamente di 4.500 dollari per ciascun

veicolo. Ferrari intanto ha già annunciato un aumento del 10% su alcuni dei suoi modelli venduti negli Stati Uniti. Le ripercussioni potrebbero farsi sentire presto anche nelle fabbriche europee, con la possibile perdita di posti di lavoro temporanei a partire dal prossimo settembre, avverte appunto l'esperto di Kearney. Tra i produttori tedeschi, Volkswagen, Bmw e Mercedes sono i più colpiti, in quanto rappresentano quasi i due terzi delle esportazioni europee verso gli Stati Uniti. Dopo aver registrato già risultati finanziari deludenti nel 2024, principalmente a causa del calo delle vendite in Cina, se la proposta di Trump fosse confermata, queste aziende potrebbero vedere dimezzarsi le loro vendite negli Stati Uniti, stando a Capital Economics. Questo scenario sarebbe considerato "un colpo mortale al libero scambio", come ha dichiarato la federazione dei costruttori automobilistici tedeschi. Audi e Porsche, i marchi di lusso del gruppo Volkswagen, producono tutti i loro modelli fuori dagli Stati Uniti. Tuttavia, il gruppo potrebbe decidere di localizzare la produzione di alcuni veicoli nelle sue altre fabbriche, ma questo richiederà almeno 18 mesi. Bmw e Mercedes esportano principalmente veicoli di dimensioni medie (Mercedes GLC e Classe C, BMW Serie 4), ma hanno anche stabilimenti negli Stati Uniti (in Alabama e Carolina del Sud) dove producono Suv di grandi dimensioni, molto amati dai consumatori americani (BMW X5, Mercedes GLE). Questi modelli, quindi, potrebbero essere in parte esenti dai nuovi dazi, ma l'export di questi Suv verso altri mercati potrebbe diventare meno conveniente se altri paesi decidessero di aumentare le proprie tariffe in risposta. Per quanto riguarda Stellantis, quinto costruttore mondiale, la società è particolarmente esposta al mercato nordamericano,

dove realizza la maggior parte dei suoi profitti con marchi come Jeep, Dodge e Ram. Il gruppo ha molte fabbriche in Messico e Canada, che potrebbero essere fortemente influenzate dai dazi imposti su questi Paesi. Stellantis esporta anche alcune Jeep "made in America" e vende negli Stati Uniti veicoli come la Fiat 500, Alfa Romeo, Maserati e il Dodge Hornet, prodotto in Italia. Anche Jaguar Land Rover, costruttore britannico, potrebbe risentirne, dato che l'America del Nord rappresenta un quarto delle sue vendite. Infine, Volvo, di proprietà svedese e cinese, ha una fabbrica in Carolina del Sud e potrebbe decidere di spostare la produzione o persino i fornitori in altre parti

del mondo, come indicato dal CEO Jim Rowan. Ferrari, nel frattempo, ha annunciato che aggiornerà la sua politica commerciale sulla base delle informazioni preliminari relative all'introduzione dei dazi sulle auto dell'Ue negli Stati Uniti. La casa di Maranello ha confermato che per gli ordini effettuati prima del 2 aprile 2025 le condizioni commerciali rimarranno invariate. Tuttavia, per i modelli attualmente disponibili, l'introduzione dei nuovi dazi si tradurrà in un aumento massimo dei prezzi del 10%, in coordinamento con la rete di concessionari. Nonostante le incertezze, Ferrari ha però confermato i suoi obiettivi finanziari per il 2025, pur prevedendo un possibile calo dei margini di redditività di circa 50 punti base.

LE AUTO FRENANO IN BORSA

I dazi di Donald Trump frenano le case automobilistiche zavorrando le Borse europee mentre l'incertezza sui prossimi sviluppi della guerra commerciale spinge gli investitori verso beni sicuri come l'oro che ritocca

i massimi storici arrivando nel corso della giornata a superare i 3.100 dollari l'oncia. Per fine anno Goldman Sachs prevede possa arrivare a 3.300 dollari anche per la domanda da parte delle banche centrali. L'annuncio che dal 3 aprile le auto prodotte in Europa saranno gravati da dazi pari al 25% colpisce in prima battuta i marchi tedeschi che rappresentano per valore (24,8 miliardi di dollari nel 2024) e per numero di veicoli (446.566) la fetta maggiore delle importazioni Usa di auto dal Vecchio Continente. Soffrono Porsche (-3,41%) e Mercedes Benz (-2,81%) per le quali l'impatto potenziale potrebbe toccare i 3,4 miliardi di euro. Alla Borsa di Francoforte (-0,7%), che non a caso segna il peggior risultato anche se come gli altri listini europei conclude con perdite ridotte, soffrono anche Bmw (-2,54%) e Volkswagen (-1,72%), proprietaria dei marchi Audi e Lamborghini. A Londra (-0,27%) fa peggio Aston Martin Lagonda (-6,6%). Tra le auto di lusso Ferrari (+1,82%) inverte invece la rotta grazie alla conferma degli obiettivi finanziari di quest'anno: ai dazi di Trump risponderà alzando i prezzi del 10%. Tartassato invece il gruppo franco-italiano Stellantis (-4,23%) malgrado abbia una rete produttiva consolidata negli Stati Uniti per Jeep e Chrysler. La francese Renault (+0,55%) da parte sua attraversa la giornata indenne dato che realizza le sue vendite principalmente in Europa. Non va meglio sull'altra sponda dell'oceano dove a Wall Street precipita General Motors (-9,5% a seduta ancora aperta) e fa un passo indietro Ford (-1,4%). Entrambe hanno stabilimenti in Messico, paese colpito dai dazi al pari del Canada e dell'Europa. Guadagna invece Tesla (+1,6%) che produce solo negli Usa.

LA RISPOSTA

DI BRUXELLES

Gli annunci estemporanei di Donald Trump ormai non sorprendono più. In un clima da piena guerra commerciale Bruxelles è decisa, se necessario, a colpire l'economia americana dove fa più male per generare "il massimo impatto". Dietro il pugno duro però si cela il doppio registro di Ursula von der Leyen, chiamata a un delicato esercizio di equilibrio: mostrare i muscoli a Washington mantenendo tuttavia vivo il dialogo per scongiurare un'escalation che potrebbe colpire le eccellenze industriali e agroalimentari delle big Ue. "Serve un accordo negoziato", è il leitmotiv che riecheggia da Palazzo Berlaymont sulla spinta di Roma e Parigi. Anche se la via diplomatica, invocata anche dall'industria dell'auto continentale, per ora non ha portato frutti: fallita la missione sul suolo americano, il commissario Ue al Commercio, Maros Sefcovic, è volato a Pechino in cerca di sponde in un Oriente altrettanto in trincea. Il fentanyl è un pretesto usato da Trump per ordinare le sovrattasse, ha attaccato il Dragone, respingendo l'offerta del tycoon di sconti sui dazi in cambio del via libera alla vendita di TikTok. Oltre alla rappresaglia in sé, a tenere banco in Europa sono i calcoli politici sui simboli americani da colpire. I "contro dazi intelligenti" - rinviati dal primo al 13 aprile - in risposta alla raffica di tariffe di Trump su acciaio e alluminio restano in fase di definizione. L'elenco, dal valore di oltre 21,5 miliardi di euro, è ancora sotto chiave, ma sarà mirato a "provocare il massimo impatto sugli Stati Uniti, riducendo al minimo i danni per l'economia europea", ha garantito il portavoce della Commissione, dopo il "grande rammarico" espresso da von der Leyen per la decisione americana. I funzionari Ue lavorano con il bisturi: dal vecchio arsenale anti-Trump potrebbero essere depennati alcuni marchi iconici come il

bourbon per evitare ritorsioni su prosecco, champagne e cognac. Italia e Francia tengono alta la guardia a difesa delle loro bollicine, ma a temere il rischio boomerang è anche l'automotive già alle prese con la svolta green e il dumping cinese. Colpire le auto e i componenti "penalizzerà anche le case che producono negli Stati Uniti e il conto lo pagheranno i consumatori americani", hanno sottolineato i giganti del Vecchio Continente - da Mercedes a Stellantis - riuniti nell'associazione europea Acea. Una linea sposata dalle case tedesche che, per bocca della presidente della Vda, Hildegard Mueller, hanno invocato "un accordo bilaterale Ue-Usa". A Bruxelles l'unica certezza è che, senza una retromarcia di Trump, la replica sarà "ferma, calibrata e tempestiva". Anche perché, a costo di sembrare un regolamento di conti da cortile, "è stata Washington a iniziare". Una premessa dalla quale Emmanuel Macron ha rilanciato il suo appello alla Casa Bianca: fermarsi prima che sia troppo tardi. "E' paradossale che siano proprio gli alleati più stretti a finire nel mirino", ha detto l'inquilino dell'Eliseo dopo aver riunito i volenterosi per Kiev, ribadendo una posizione condizionale tra i Ventisette: i dazi non sono solo un errore economico, ma anche una scelta geopolitica controproducente capace di scatenare una guerra che, nelle parole del vicepremier Antonio Tajani, "non conviene a nessuno". Un messaggio condiviso anche a Oriente, dove Sefcovic è arrivato per tessere la tela alternativa dell'Europa cercando da un lato di raffreddare le tensioni sulle auto elettriche e dall'altro di strappare garanzie sulla concorrenza leale utile a tenere a bada dumping e sovraccapacità industriale, nodi destinati ad aggravarsi con la possibile linea dura Usa. Il responsabile del Commercio Ue ha incassato l'aper-

tura del vicepremier cinese He Lifeng, pronto "a rafforzare il dialogo e la comunicazione" con Bruxelles e a "gestire correttamente le controversie economiche e commerciali" in nome della lotta comune contro "l'unilateralismo e il protezionismo". E anche il Giappone non ha usato mezzi termini, bollando le misure di Trump come "estremamente spiacevoli" e avvertendo sui rischi per i legami bilaterali, l'economia globale e l'intero ordine multilaterale. Una risposta ferma arrivata anche da Messico e Venezuela, con la presidente messicana Claudia Sheinbaum decisa a impartire "una risposta completa" al tycoon.

Nell'infografica di GEA, l'andamento del commercio dell'Italia con i Paesi extra Ue. Per febbraio l'Istat stima un aumento congiunturale per entrambi i flussi, più ampio per le esportazioni (+2,8%) rispetto alle importazioni (+0,8%). L'incremento su base mensile dell'export è dovuto alle maggiori vendite di beni di consumo, durevoli (+8,4%) e non durevoli (+8,0%), e beni strumentali (+2,2%); diminuisce, invece, l'export di energia (-19,9%) e beni intermedi (-1,5%). Dal lato dell'import, l'aumento congiunturale è spiegato soprattutto dai maggiori acquisti di energia (+18,0%); crescono anche le importazioni di beni di consumo non durevoli (+2,6%), mentre si riducono quelle di beni strumentali (-10,4%), beni intermedi (-5,8%) e beni di consumo durevoli (-5,1%). Nel trimestre dicembre 2024-febbraio 2025, rispetto al precedente, l'export cresce del 3,9%; la crescita riguarda tutti i raggruppamenti, a eccezione dei beni di consumo durevoli (-8,7%). Nello stesso periodo, l'import segna un aumento del 6,7%, principalmente determinato dai maggiori acquisti di energia (+14,2%).

Commercio con l'estero

Variazione % con Paesi extra Ue

● rispetto a gennaio 2025 ● rispetto a febbraio 2024



Saldo commerciale
(dati destagionalizzati in mln di euro)

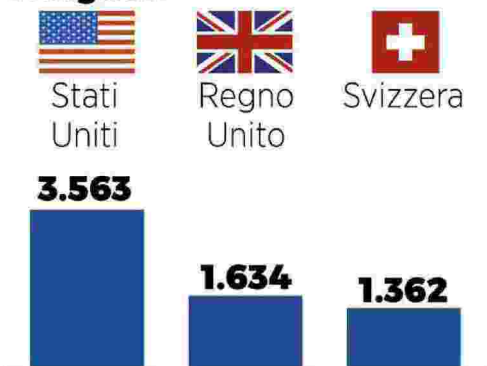


+4.565
febbraio 2025

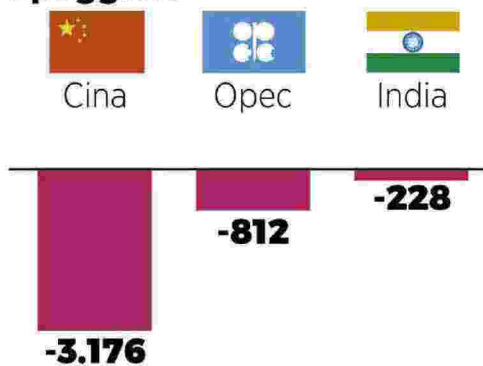
I saldi per area geografica

dati in mln di euro

I migliori



I peggiori



Fonte: Istat

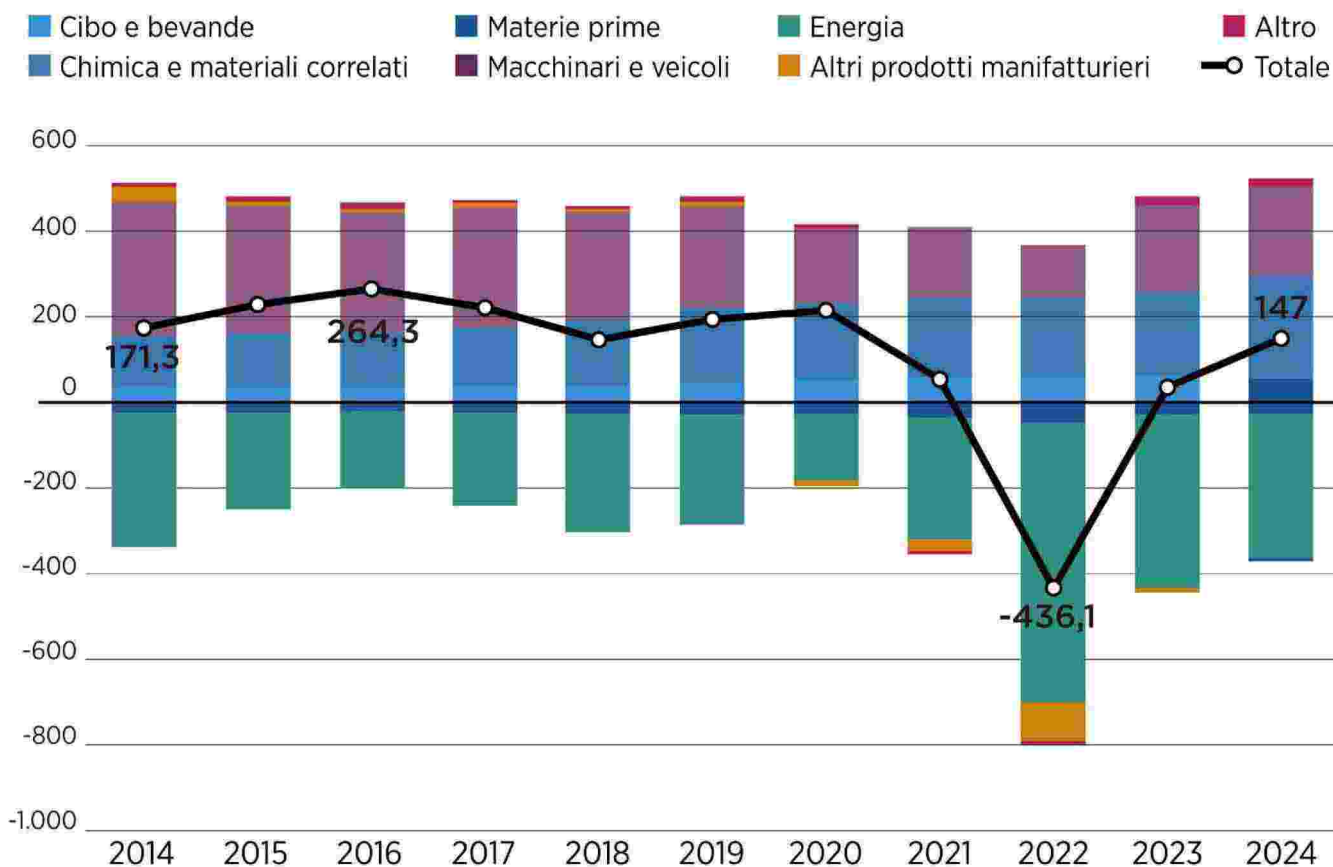
GEA - WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La bilancia commerciale Ue

Saldo totale e per tipologia di prodotto (in miliardi di euro)



Fonte: Eurostat

GEA - WITHUB

Nell'infografica di GEA, la bilancia commerciale Ue negli ultimi 10 anni. Secondo Eurostat, nel 2024 ha registrato un surplus di 147 miliardi di euro, con un aumento di 113 miliardi di euro rispetto al 2023 (34 miliardi di euro). Tra il 2014 e il 2024, l'Ue ha registrato un surplus commerciale ogni anno, fatta eccezione per il 2022, quando gli alti prezzi dell'energia hanno portato a un deficit significativo. In tutti gli altri anni, i surplus commerciali in macchinari, veicoli e prodotti chimici hanno superato i deficit causati dai prezzi dell'energia. Il gruppo dei prodotti chimici e correlati ha registrato il maggiore incremento nell'ultimo decennio, raddoppiando il surplus osservato nel 2014, da 119,1 miliardi di euro a 238,1 miliardi di euro. Anche il saldo di cibo e bevande è aumentato in modo significativo, da 33,5 miliardi di euro a 52,4 miliardi di euro. Al contrario, gli altri beni manifatturieri sono passati da un surplus di 35,3 miliardi di euro nel 2014 a un deficit di 11,2 miliardi di euro nel 2024.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LE MOSSE DELLE CASE AUTOMOBILISTICHE

Dalla Ferrari la prima reazione Aumento dei prezzi fino al 10%

La casa di Maranello nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli negli Usa, il 25% del totale, con un fatturato di 1,65 miliardi. Non interviene Stellantis

TORINO

La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendente-

mente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quan-

do le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani». «Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense. Mi sembra

un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Donald Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. «I dazi avranno un effetto importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia, GianMarco Giorda: «Esportiamo circa 1,2 miliardi di componenti negli Usa». —



Una Ferrari a Maranello ANSA

I listini rimarranno invariati per gli ordini dei modelli importati prima del 2 aprile



La Ferrari aumenta i prezzi, +10%

IRINCARI Stellantis non interviene. Occhio alla componentistica

TORINO - La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ri-

cavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'Amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani». «Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative

temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense. Mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. «I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo. Speriamo che sia una mossa negoziale e che ci sia spazio per fermare questa manovra» spiega Giorda.



L'assemblaggio di una Ferrari allo stabilimento di Maranello (ANSA)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SILENZIO DI STELLANTIS, CRISI COMPONENTISTICA

TORINO. La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle 296 e SF90. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'Amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani». «Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense. Mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Donald Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. «I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo. Speriamo che sia una mossa negoziale e che ci sia spazio per fermare questa manovra.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La casa di Maranello Nel 2024 il fatturato negli Usa è stato il 29% del totale Ferrari risponde con l'aumento dei prezzi fino al 10%

TORINO - La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività. Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Usa è stata circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi.

Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di

fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione di Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'Amministrazione su politiche che aiutino gli americani». «Nell'immediato i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sull'economia statunitense. Mi sembra un aspetto tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, ceo di Pininfarina.

Tremano le aziende italiane della componentistica. «Esportiamo 1,2 miliardi di componenti negli Usa e ne importiamo 230 milioni. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale» dice il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'INTERVISTA

Vavassori (Anfia)
«No ai contro-dazi sull'automotive»

di ANTONIO TROISE



Non bisogna porgere l'altra guancia ma neanche reagire con la legge del taglione, rispondendo ai super-dazi di Trump sull'auto con l'arma dei contro-dazi. Occorre, invece, colpire gli americani dove sono più vulnerabili. Parola di Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, a pagina VII

di ANTONIO TROISE

Non bisogna porgere l'altra guancia ma neanche reagire con la legge del taglione, rispondendo ai super-dazi di Trump sull'auto con l'arma dei contro-dazi. Occorre, invece, colpire gli americani dove sono più vulnerabili. Parola di Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione nazionale della filiera automobilistica, un punto di osservazione privilegiato per capire quello che potrebbe succedere dal 2 aprile. «I primi effetti saranno, ovviamente, quelli "diretti". Nel 2024, sono stati esportati negli Usa circa 360mila veicoli tedeschi. Quelli italiani sono stati 29mila. Un flusso che, dal 2 aprile, sarà soggetto ad un dazio del 25%. E, dal mese successivo, lo stesso trattamento dovrebbe toccare anche al settore dei componenti. L'Italia ha esportato 1,1 miliardi di prodotti importandone 230 milioni, con un saldo positivo».

Insomma, sarebbe un brutto colpo?

«I ricavi totali della componentistica si aggirano sui 55 miliardi di euro. Quindi, la percentuale di esportazioni verso gli Usa è piuttosto bassa. Ma, al di là delle cifre, l'industria dell'auto non attraversa un periodo brillante. E, quindi, anche un piccolo colpo può avere conseguenze pesanti».

Non sarebbe il caso di rispondere con misure bilaterali?

«Non credo che possa essere una risposta efficace. Anche perché, se consideriamo il settore della componentistica, avremmo tutto da perdere visto che l'interscambio commerciale è positivo per oltre 800 milioni».

Alzare i dazi

Intervista a Vavassori, presidente Anfia

«L'Europa reagisca ma senza ricorrere ai contro-dazi»

«Colpire gli Usa nei settori strategici»

sulla componentistica utilizzata dall'industria americana non colpirà anche gli elettori di Trump?

«Non c'è dubbio che i dazi avranno effetti negativi sull'economia statunitense. Ma se l'obiettivo dichiarato della presidenza americana è di ridurre il deficit commerciale Usa, allora questi provvedimenti possono sicuramente aiutare a raggiungere questo risultato. Ma, nel medio periodo, le conseguenze saranno negative. Una Porsche 911 non sarà mai prodotta sul suolo americano».

Ma l'obiettivo di Trump è proprio quello di spingere le imprese a delocalizzarsi negli Usa?

«Ci sono importanti produttori europei che hanno stabilimenti negli Stati Uniti. Già oggi, ad esempio, Bmw e Mercedes, con i rispettivi Suv, sono fra i principali esportatori di auto dall'America. Ma, al di là di questo, non è per nulla facile, anzi direi impossibile, smantellare la produzione in Europa e trasferirla negli Usa».

Come dovrebbe reagire l'Europa?

«Prima di tutto, prendendo in prestito una metafora dal mondo della vela, l'Europa dovrebbe uscire dal vento di Trump, altrimenti saremmo sempre coperti dalle sue vele e non vinceremo mai la regata».

Cioè, in concreto?

«Andrei a cercare altri temi sui quali gli Stati Uniti sono molto sensibili adottando politiche ad hoc. Oggi, ad esempio, ben l'85% dei dati europei viene gestito dalle big tech americane. O quello delle carte di credito. L'Europa genera il

17% del Pil mondiale. Insomma, si tratta di temi sui quali gli Stati Uniti sono molto sensibili. Bisogna giocare la partita con le stesse regole».

Ma non sarebbe il caso di rivedere l'intera politica europea dell'automotive?

«Assolutamente sì. Da questo punto di vista, la levata di scudi dell'amministrazione americana è solo l'ultima delle piaghe d'Egitto che abbiamo avuto in questi anni. Sarebbe importante, ad esempio, mettere a punto un piano decennale progressivo e coordinato per il rinnovo del parco auto europeo. Attualmente ci sono circa 300 milioni di vetture circolanti con un'età media di 12,5 anni. Se l'obiettivo è quello della decarbonizzazione, la sostituzione di questi veicoli con altri a basse o nulle emissioni avrebbe effetti importanti generando, nello stesso tempo, fatturato e risorse per finanziare la ricerca e lo sviluppo».

Possiamo recuperare?

«L'Italia può sicuramente giocare un ruolo importante come compattatore e catalizzatore di un progetto ambizioso che vada nella direzione di creare nuovi business e ridurre la nostra dipendenza dai mercati esteri».

Con quali risorse?

«Ho visto che sono stati messi in campo 800 miliardi per la difesa. Sembra una cifra enorme ma si tratta poco meno dell'1% del Pil europeo. Il problema è come si spendono questi soldi. Se li utilizziamo solo per costruire le lamiere di carri armati che possono essere distrutti dai droni non faremo un grande affare. Occorre, invece, inserire questo discorso in un progetto che guardi al futuro, puntando ai satelliti, alla sicurezza dei dati, alla robotica, tutti ambiti dove gli investimenti nel settore militare hanno grandi ricadute anche nel settore civile».



*Impensabile
delocalizzare
negli Usa le
nostre fabbriche*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



NON SOLO AUTO

«RAFFORZARE IN EUROPA
DATA CENTER REDDITIZI»

IANNOTTA A PAGINA 8

Data center redditizi in Europa per reagire allo choc dei dazi Usa

Non solo auto. Occasione per sviluppare vie alternative

Vavassori (Anfia): la componentistica resta cruciale

L'assessore Guidesi: transizione verde, passi da rivedere

ANDREA IANNOTTA

Il dado è tratto, Trump ha passato il Rubicone e ha colpito duro. Dal 2 aprile sulle auto straniere importate negli Usa sarà applicata una tassa del 25%. Per il presidente la mossa dovrebbe servire a stimolare la produzione nazionale. Ma i mercati hanno reagito male, con cali dei valori azionari delle case automobilistiche nelle principali Borse mondiali.

«Per noi è una tempesta perfetta. Quello americano era l'unico mercato che in prospettiva poteva dare continuità a tutto quello che non è elettrico». Per Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia e alla guida dell'Alleanza europea delle regioni dell'automotive, «si tratterà di capire se verrà colpita dai dazi anche la filiera o solo le auto importate». C'è da dire che «l'Europa si era già autodaziata sul fronte dell'elettrico, dando un assist ai produttori cinesi», afferma Guidesi. E aggiunge: «La produzione europea si è fortemente ridotta e ora sono a rischio 440mila posti di lavoro. I dazi a questo punto devono

spingere l'Europa a rivedere completamente la strategia portata avanti sul fronte della transizione verde dell'automotive. Occorre ripensare alla scadenza del 2035 e come Alleanza delle regioni dell'automotive abbiamo avanzato una serie di proposte, tra cui l'opzione dell'impiego dei biocarburanti per i motori termici». E sul fronte dei dazi «ritengo indispensabile la riapertura di un tavolo negoziale con gli Usa per l'attivazione di un mercato di riferimento tra Europa e Stati Uniti per controbattere una concorrenza sovvenzionata dallo Stato qual è quella cinese».

«L'anno scorso sono stati esportati dall'Italia agli Usa 1,15 miliardi di euro di componenti - precisa Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) - ne abbiamo importati per 233 milioni, con un saldo positivo di oltre 900 milioni. Questi 1,15 miliardi potrebbero essere oggetto da maggio a un 25% di dazio. È tanto? Sì, ma non tantissimo perché la filiera automotive italiana produce componentistica

per oltre 55 miliardi all'anno».

«L'altro dato che soffriamo noi italiani - prosegue - è la parte di componentistica destinata alla Germania, soprattutto ai produttori premium che l'anno scorso hanno esportato verso gli Stati Uniti circa 360mila veicoli. E lì è più difficile fare il conto di quanta componentistica italiana ci sia su questi veicoli. Il nostro Continente deve sfruttare questa situazione per lavorare su vie diverse e non seguire punto per punto quello che decide l'amministrazione americana. Penso alla possibilità di gestire in Europa, nei prossimi 3-4 anni, quell'85% dei dati che secondo il rapporto Draghi sono nei cloud americani. Quindi rafforzare in Europa una serie di data center molto profittevoli, una questione anche di sicurezza nazionale, per gestire i nostri dati che aumenteranno sempre più».

«Rispetto alle produzioni di auto italiane non ci dovrebbero essere ricadute, perché di fatto sono poche le vetture esportate negli Usa - osserva Ferdinando Uliano, segretario generale del-

la Fim-Cisl -. Più problematica può essere la rete della componentistica, che su questo fronte vede la Germania la più esposta. Altro elemento è che questa partita dei dazi non aiuta un settore che ha impostato la propria capacità di ripartire i costi in una strategia di carattere globale».

Rischio aumento dei prezzi

«È un disastro - sostiene senza mezzi termini Paolo Ghinzani, presidente del gruppo Concessionari Confcommercio Bergamo e direttore di Ghinzani Group - perché dopo l'applicazione dei dazi Usa ci sarà una risposta da parte dell'Ue e del resto del mondo. I prezzi aumenteranno almeno del 25% e il mercato si fermerà ancora di più di adesso. Inoltre, la riduzione dell'export verso gli Usa comporterà per i costruttori europei la riduzione della produzione, con conseguenti cassa integrazione, chiusura di stabilimenti, licenziamenti». Quadro a tinte fosche anche per Lorenzo Epis, presidente della categoria Autosalonisti di Con-

fcommercio Bergamo e titolare dell'omonima rivendita di auto di Scanzorosciate: «Anche se apparentemente il danno maggiore lo dovrebbero avere gli acquirenti Usa, che vedono aumentare del 25% il prezzo delle auto made in Europa ed Estremo Oriente, conseguenze ci saranno anche per noi europei. Purtroppo - conclude -, contiamo poco e le reazioni delle Borse del Continente entrate in difficoltà lo stanno a dimostrare. Gli Usa sono il nostro mercato primario e alla lunga si andrà in recessione».

■ ■ Indispensabile la riapertura di un tavolo negoziale con gli Stati Uniti»



La filiera italiana produce componentistica per l'auto per oltre 55 miliardi all'anno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LE MOSSE DELLE CASE AUTOMOBILISTICHE CONTRO LA SCURE AMERICANA

Ferrari è la prima a scendere in pista Aumenta i prezzi delle rosse fino al 10%

La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari a 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica, l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani». «Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense. Mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la

resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Donald Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. «I dazi avranno un effetto importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda: «Esportiamo circa 1,2 miliardi di componenti negli Usa».



Una Ferrari nello stabilimento di Maranello ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Italia e mondo
La Ue davanti ai dazi: senza retromarcia "risposta tempestiva"
MACRON CHIAMA AGLI USA DI RIVARSI VIGNITO ANCIUTI DAI GIAPPONESI
L'export verso gli Usa tra moda, vini e cibo il made in Italy trema
Ferrari è la prima a scendere in pista Aumenta i prezzi delle rosse fino al 10%

089849

LE MOSSE DELLE CASE AUTOMOBILISTICHE

Dalla Ferrari la prima reazione Aumento dei prezzi fino al 10%

La casa di Maranello nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli negli Usa, il 25% del totale, con un fatturato di 1,65 miliardi. Non interviene Stellantis

TORINO

La prima risposta ai dazi sull'auto imposti da Trump arriva dalla Ferrari che negli Stati Uniti nel 2024 ha consegnato 3.452 modelli, il 25% del totale. La casa di Maranello annuncia una modifica della politica commerciale con un aumento dei prezzi fino al 10%, ma conferma i target finanziari, anche se c'è il rischio - spiega - di una riduzione di 50 punti base sui margini percentuali di redditività (ebit ed

ebitda). Le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e, indipendentemente dalla data, per gli ordini delle tre famiglie Ferrari 296, SF90 e Roma. Nel 2024 la quota di fatturato della Ferrari realizzata negli Stati Uniti è stata pari a circa il 29% del totale, 1,65 miliardi di euro, in crescita rispetto all'anno precedente quando era pari 1,35 miliardi di euro, il 26% dei ricavi complessivi. Secondo gli analisti i clienti statunitensi della Ferrari non saranno scoraggiati dai prezzi più alti. Non interviene Stellantis che dall'Italia esporta in Usa modelli come la 500 elettrica,

l'Alfa Giulia, Tonale e Stelvio. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Sul fronte americano parla l'associazione Aapc che rappresenta Ford, Gm e Stellantis: «Le case automobilistiche statunitensi - afferma - sono impegnate nella visione del presidente Trump di aumentare la produzione automobilistica e i posti di lavoro negli Stati Uniti e continueranno a lavorare con l'amministrazione su politiche durature che aiutino gli americani». «Nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative tempora-

nee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense. Mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale» sostiene Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina. Tremano le aziende italiane della componentistica. I dazi imposti da Donald Trump su tutte le auto importate riguardano, infatti, anche i componenti, inclusi motori e trasmissioni. «I dazi avranno un effetto importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza» commenta il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda: «Esportiamo circa 1,2 miliardi di componenti negli Usa». —



Una Ferrari a Maranello ANSA

I listini rimarranno invariati per gli ordini dei modelli importati prima del 2 aprile

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

Il Sole
24 ORE

Video

☰ 🔍 Venerdì 28 Marzo 2025 Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect

ABBONATI Accedi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Economia

Dazi Usa, ANFIA: "Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate"

28 marzo 2025

...

(LaPresse) Le case automobilistiche italiane hanno espresso preoccupazione per i dazi Usa del 25% confermati dal presidente americano Trump a partire dal 2 aprile prossimo. Tra i marchi che saranno colpiti ci saranno anche quelli di lusso come Ferrari, Maserati e Lamborghini, ma secondo Roberto Valvassori, presidente

loading...

089849

dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), le nuove tariffe potrebbero non impattare sulle vendite di queste vetture. "Se si desidera guidare auto italiane di prestigio, il prezzo non conta. Anzi, può fare la differenza rispetto a un'auto normale. Il consumatore sarà disposto a pagare questa tassa aggiuntiva", ha detto Valvassori, intervistato da Associated Presse. "Questo 25% in più di costo sarà trasferito interamente o parzialmente al consumatore a seconda delle politiche commerciali delle case automobilistiche che decideranno in base alla domanda e all'offerta", ha aggiunto il numero uno di ANFIA, secondo cui le case automobilistiche italiane esportano meno del 14% della loro produzione negli Stati Uniti e il 60% nei Paesi europei. I dazi di Trump, volti a incrementare i posti di lavoro e le entrate fiscali negli Stati Uniti, avranno ripercussioni anche sui ricambi auto importati, che lo scorso anno sono stati valutati 197 miliardi di dollari.

Riproduzione riservata ©

Ultimi video

La diretta

Conferenza stampa di presentazione del Festival dell'Economia di Trento. RISCHI E SCELTE FATALI - L'Europa al bivio.



La diretta
Merger & Acquisition Summit 2025



Italia
Sciopero metalmeccanici, il corteo a Milano



Italia
Cambia cittadinanza "ius sanguinis", Tajani: tutela italiani all'estero



I video più visti

Mondo

Obama: Trump? "Un miliardario di 78 anni che non fa che lamentarsi dei suoi problemi"



La riforma
Fisco, il concordato preventivo cambia per due milioni di partite Iva



CREATO PER EY
Law in Focus: Data Privacy e IA



Italia
Trump: Il Canada non ci serve, ci costa solo 200 mld in "sussidi"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** **Economia** Industria

f X in ...

In evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

👤 Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Usa, la segretaria alla Sicurezza mostra i migranti in carcere in El...



"Se ingrasso ti vengo a cercare": Meloni scherza col giovane agricoltore



Generali Italia, tour con 7300 agenti su sfide della protezione

Servizio



| **Industria**

Filiera automotive in allarme, minacciati 3,2 miliardi di attivo

Gli Usa primo mercato per auto Made in Italy e prima area extra-Ue per componenti prodotti in Italia. A pesare gli effetti su Germania e Messico.

di Filomena Greco

28 marzo 2025



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 3' di lettura

Pubblicità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'Italia dell'auto si gioca con l'America di Trump una partita che vale più di quattro miliardi e mezzo di esportazioni, tra auto e componentistica, e una bilancia commerciale positiva per 3,2 miliardi. Certo, rispetto agli oltre 30 miliardi della Germania, potrebbero sembrare poca cosa. Ma resta il fatto che gli Usa sono il primo mercato per le auto fatte in Italia - 27% di quota, generando un saldo positivo a fronte di una bilancia commerciale negativa per 20,2 miliardi - e la prima area di destinazione extra Ue per i componenti. Il punto però è che i dazi annunciati dall'amministrazione Trump avranno effetti sulle diverse catene di fornitura, incrociate più che mai, a cavallo tra Italia e Germania, oltre che tra Europa, Messico e Canada.

Un colpo all'Europa dell'auto

L'Acea (produttori auto europei) chiede l'immediata apertura di un dialogo con gli Stati Uniti per evitare «una guerra commerciale». Nella nota diffusa ieri mattina mette in risalto due aspetti. «Le case automobilistiche europee investono negli Stati Uniti da decenni, creando posti di lavoro, promuovendo la crescita economica nelle comunità locali e generando enormi entrate fiscali per il governo degli Stati Uniti» ha sottolineato il direttore generale Sigrid de Vries. Inoltre, dicono i produttori europei, i dazi genereranno «un impatto negativo non solo sulle case automobilistiche globali, ma anche sulla produzione nazionale degli Stati Uniti».

Pubblicità
Loading...



Sono molto dure le parole di Matthias Zink, a capo di Clepa, la sigla che riunisce le aziende della filiera auto europee. «Queste tariffe

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


089849

protezionistiche rischiano di rompere una partnership commerciale costruita nel corso di decenni, che supporta migliaia di aziende e migliaia di posti di lavoro in Europa e Nord America. Dazi di questa portata interromperanno il flusso di merci, aumenteranno i costi di produzione e, in ultima analisi, renderanno le auto più costose per i consumatori».


La filiera italiana

«L'impatto sulla filiera italiana è importante perché oltre a esportare componenti per oltre 1,2 miliardi - spiega Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia - dobbiamo considerare le nostre aziende che vendono a costruttori tedeschi, che a loro volta producono in Europa e che saranno colpiti dai dazi. Terzo aspetto è che molte aziende della componentistica hanno investito soprattutto in Messico (tra loro ci sono Brembo, Pirelli, Eurogroup Laminations, Proma, Ask Group, ndr), con plant produttivi in grado di soddisfare la domanda locale, anche queste potrebbero essere indirettamente colpite dai dazi imposti da Trump».

ABBONAMENTO II

Sole 24 Ore con
30% di sconto 
Scopri di più →

Call to action

Diventa Opinion
Reader 
Scopri di più →

Alla partita economica delle esportazioni dirette verso gli Usa, dunque, va aggiunto almeno un miliardo di euro di esportazioni verso il Messico, valore quasi raddoppiato in due anni. Un ulteriore accento va messo sulla forte interconnessione che c'è tra le filiere italiane e l'industria tedesca dell'auto: la Germania è il paese da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive, rispettivamente il 24,4% ed il 19,9%.

Più in generale, parte dell'indotto auto domestico, spiega Alberto Dal Poz, ceo della Comec ed ex presidente di Federmeccanica, «lavora come Tier2 o 3 per imprese insediate in Europa ma che servono i costruttori americani. In questi anni le aziende americane hanno spostato molti dei loro acquisti in Europa, e non solo nel settore dell'auto. Ci preoccupa che i dazi possano colpire anche le operazioni intragruppo, condizionando nell'immediato le commesse che stiamo quotando in queste settimane».

Quanto alle auto esportate, il mercato americano ha assorbito l'anno scorso 30mila autovetture Made in Italy, tra queste 3.400 Ferrari. La fascia lusso pesa sulle esportazioni, lo dimostra il fatto che il volume di export di autoveicoli verso gli Usa si è drasticamente ridotto del 64% tra 2023 e 2024, a fronte però di un valore che si è invece contratto soltanto del 28%.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [Stati Uniti d'America](#) [Germania](#) [Italia](#) [esportazione](#) [Donald Trump](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Filomena Greco

redattrice

LinkedIn Email

Espandi

Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi



[Tutti gli eventi →](#)

Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

[Iscriviti](#)

I video più visti



Obama: Trump? "Un miliardario di 78 anni che non fa che lamentarsi dei suoi problemi"

21 agosto 2024

Fisco, il concordato preventivo cambia per due milioni di partite Iva

20 marzo 2025



Law in Focus: Data Privacy e IA

10 marzo 2025



Le foto più viste

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

24

Mina, gli 85 anni della Tigre di Cremona

25 marzo 2025

Lamborghini Temerario, le foto della nuova hypercar ibrida plug-in da 920 cv

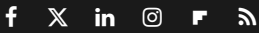
16 agosto 2024

24

Xiaomi S7, tutte le foto

16 dicembre 2024

24



TORNA ALL'INIZIO



Il gruppo

- Gruppo 24 ORE
- Radio24
- Radiocor
- 24 ORE Professionale
- 24 ORE Cultura
- 24 ORE System

La redazione
Contatti

Il sito

- Italia
- Mondo
- Economia
- Finanza
- Mercati
- Risparmio
- Norme&Tributi
- Commenti
- Management
- Salute
- HTSI
- Newsletter
- Tecnologia
- Cultura
- Motori
- Moda
- Real Estate
- Viaggi
- Food
- Sport
- Arteconomy
- Sostenibilità
- Scuola

Quotidiani digitali

- Fisco
- Diritto
- Lavoro
- Enti locali & Edilizia
- Condominio
- Sanità24
- Agrisole

Link utili

- Shopping24
- L'Esperto risponde
- Strumenti
- Ticket 24 ORE
- Blog
- Meteo
- 24ORE POINT
- Rassegnatori autorizzati
- Pubblicità Tribunali e P.A.
- Case e Appartamenti
- Trust Project

Abbonamenti

- Abbonamenti al quotidiano
- Abbonamenti da rinnovare

Abbonati

Archivio

- Archivio del quotidiano
- Archivio Domenica

P.I. 00777910159 | [Dati societari](#) | © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati | Per la tua pubblicità sul sito: [24.Ore System](#)
[Informativa sui cookie](#) | [Privacy policy](#) | [Accessibilità](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dazi sulle auto, tutti contro gli Stati Uniti: Porsche taglia, su i prezzi della Ferrari

Canada, Cina, Giappone, Messico e Ue attaccano l'ordine esecutivo di Trump. Costruttori e analisti: «Si rischiano interruzioni nelle catene del valore» I dazi del 25% su auto e componentistica si abbattano sull'economia globale. I costruttori europei e asiatici finiscono sotto pressione sui mercati, le banche d'affari iniziano a conteggiare i possibili danni, i governi di Canada, Messico, Cina, Regno Unito, Germania, Giappone, Corea del Sud alzano il livello di preoccupazione, la Commissione europea studia le contromosse. La guerra tariffaria statunitense è iniziata. E i primi effetti, sia sulla produzione sia sui prezzi finali, e quindi sull'inflazione, «non tarderanno ad arrivare», evidenzia la banca statunitense Wells Fargo. I dazi, concordano politici, economisti e investitori, potranno danneggiare le filiere mondiali. I mercati attendono risposte e guardano al 2 aprile, quando la Casa Bianca rivelerà la strategia globale sulle tariffe doganali. Uno dei primi a intervenire è stato attuale primo ministro del Canada. La prossimità con gli Usa, così come l'integrazione con il mercato americano, ha giocato un ruolo determinante per anni. «Difenderemo i nostri lavoratori difenderemo le nostre aziende difenderemo il nostro Paese. E lo faremo insieme», ha spiegato l'ex numero uno della Bank of England, che ha poi annunciato ritorsioni immediate. Poco dopo, la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha utilizzato toni ancora più duri: «Male per le imprese, peggio per i consumatori». Passano le ore, poi si l'alba arriva in Asia. Shigeru Ishiba, premier del Giappone che con Toyota, Nissan e Mazda ha quote di mercato rilevanti negli Usa, è rammaricato. «Siamo il Paese che investe di più negli Stati Uniti, quindi ci chiediamo se abbia senso che Washington applichi dazi uniformi a tutti i Paesi. È un punto che abbiamo già sollevato e continueremo a farlo», dice. E rilancia sulla produzione domestica, come Carney e Von der Leyen. «Dobbiamo valutare cosa sia meglio per l'interesse nazionale del Giappone. Stiamo considerando tutte le opzioni per trovare la risposta più efficace». Non manca la replica della Cina. Guo Jiakun, portavoce del ministro degli Esteri cinese, punta sulla globalizzazione: «Nessun Paese ha mai raggiunto sviluppo e prosperità imponendo dazi». Il Messico chiede più negoziati. Dazi, Macron: "Non sono una buona idea, l'ho detto a Trump e spero che cambi decisione". La reazione degli leader europei è altrettanto dura. Il presidente francese Emmanuel Macron chiede azioni immediate, «senza perdere tempo». Robert Habeck, ministro dell'Economia della Germania, pensa ai grandi produttori tedeschi, Volkswagen Group ha lasciato sul terreno l'1,96% in Borsa, ma chiede una replica comune. Proprio mentre Porsche (-3,41%) inizia a tagliare i progetti come quello di Nardò. «Quello che conta ora è una risposta ferma dell'Ue a questi dazi. Deve essere chiaro che non accetteremo questa decisione passivamente. Deve essere evidente che non ci tireremo indietro di fronte agli Stati Uniti». Rachel Reeves, ministro delle Finanze del Regno Unito, invoca il buon senso da parte di Washington e ricorda che «Le guerre commerciali non fanno bene a nessuno». La chiusura dei titoli dell'automotive dopo l'annuncio dei dazi Usa. Dai costruttori automobilistici si temono ripercussioni su larga scala. L'Associazione dell'Industria Automobilistica Tedesca (Verband der Automobilindustrie, Vda) non ha usato mezzi termini. La presidente, Hildegard Müller, ha affermato che i dazi rappresentano «un segnale disastroso per il commercio libero e basato sulle regole» e «rischiano di compromettere catene di approvvigionamento globali altamente integrate». E ha sollecitato negoziati urgenti tra Stati Uniti ed Europa per evitare un'ulteriore escalation. L'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea) si è unita al coro di preoccupazioni. Idem l'italiana Anfia. Sul fronte dei mercati, gli analisti hanno già provveduto a effettuare i primi calcoli sull'impatto. In primi sui rincari. Secondo una nota di Mark Delaney, analista di Goldman Sachs, i prezzi delle auto importate potrebbero salire tra i 5.000 e i 15.000 dollari (4.600-13.800 euro), a seconda del modello. Stesso dicasi per i veicoli assemblati negli Usa. Un primo rialzo dei prezzi lo ha fatto Ferrari, incrementando del 10% i listini di alcuni modelli specifici. Considerando che circa il 50% delle parti utilizzate nelle auto prodotte negli Usa è importato, i dazi sui componenti potrebbero far lievitare significativamente i costi di produzione. Concordano anche Ubs e J.P. Morgan, che tuttavia guardano più alle filiere. «Il rischio di nuove interruzioni più che concreto», spiegano. La Casa Bianca, nonostante i timori diffusi, non sembra voler fare marcia indietro.



Dazi, il bivio dell'automotive: No all'escalation. E c'è chi punta ad acquisizioni in Usa

La filiera del settore guarda a acquisizioni e alleanze per limitare l'impatto delle misure di Washington. Con l'incognita del mercato tedesco TORINO. Non lasciarsi condizionare dai nuovi dazi sul settore auto annunciati dal presidente americano Donald Trump. Essere resilienti. Trasformare un possibile shock economico in opportunità. A Torino, nella culla dell'industria automobilistica italiana, i protagonisti della filiera stanno già studiando le contromosse per affrontare l'impatto di queste misure. «Nell'immediato, i dazi rappresentano senza dubbio una criticità», osserva Silvio Angori, amministratore delegato di Pininfarina. «Tuttavia, queste iniziative danno l'impressione di essere temporanee». Perché? «Perché avranno effetti immediati anche sull'economia statunitense, e ritengo che questo possa indurre un ripensamento delle decisioni. Mi sembra più un'azione tattica e negoziale che una scelta strategica di lungo periodo. Per questo la resilienza è fondamentale per superare l'ostacolo». Di fronte a cambiamenti così rilevanti, sottolinea Angori, «emergono anche nuove opportunità. Le teorie economiche insegnano che gli choc di mercato possono generare occasioni di crescita, e credo vi siano ampie possibilità di acquisizioni negli Stati Uniti per rafforzare la presenza delle aziende italiane. Molte realtà stanno già valutando questa prospettiva. Chi ha compiuto scelte strategiche in tal senso negli anni passati oggi si trova in una posizione di vantaggio: una presenza consolidata sul territorio è un asset strategico, soprattutto nei momenti di maggiore tensione geopolitica. È certo che assisteremo a una crescente localizzazione delle attività, ma il fenomeno potrebbe avvenire anche in senso inverso». Concetti condivisi anche dall'amministratore delegato di Italdesign (gruppo Volkswagen), Antonio Casu. «Di fronte a questa situazione, le aziende devono prepararsi a scenari differenti, adattandosi rapidamente ai cambiamenti. Nei prossimi mesi, le parole chiave saranno flessibilità, resilienza e velocità di reazione: essenziali per le imprese italiane ed europee». Per affrontare il cambiamento, prosegue l'ad, «occorre ripensare i mercati di riferimento, valorizzare le filiere corte e ampliare gli orizzonti. Non si tratta di chiudersi nel proprio mercato, ma di esplorare nuove opportunità. Vi sono prospettive interessanti per le aziende europee già presenti negli Usa, così come per quelle interessate a investire e produrre direttamente sul mercato americano». Allo stesso tempo, «rafforzare la produzione in Europa può rappresentare un vantaggio competitivo». Secondo Casu, se ben governata, questa situazione può trasformarsi in un'opportunità per rilanciare l'Europa, con un'attenzione particolare all'Italia. «Il nostro Paese è il cuore manifatturiero dell'Ue, con competenze di altissimo livello e costi ancora competitivi. Questo patrimonio va valorizzato, senza lasciarsi travolgere da una narrazione negativa e rinunciataria». L'onda del cambiamento, sottolinea anche il presidente dell'Unione Industriali Torino, Marco Gay, non va subita, ma sfruttata a proprio vantaggio. «L'Europa deve affrontare questa prova con maturità nei rapporti con un continente e un governo con cui esiste, e continuerà a esistere, una visione democratica condivisa». Per questo, «non è il momento di alimentare tensioni». Uno scontro frontale con le politiche di Trump non è la soluzione. «Un'escalation commerciale basata sui dazi rischierebbe di avere conseguenze pesanti non solo per le imprese, ma anche per i cittadini, con ripercussioni rilevanti sul piano sociale. È dunque essenziale puntare sulla mediazione, costruire una posizione solida a livello europeo e favorire un dialogo costruttivo con gli Stati Uniti». Senza perdere di vista le opportunità: «Nei momenti di discontinuità si aprono spazi per joint venture, acquisizioni e operazioni strategiche, che devono avvenire in modo reciproco». Per quanto riguarda la componentistica, l'export italiano verso gli Stati Uniti ammonta a circa 1,2 miliardi di euro, mentre l'import dagli Usa si ferma a 230 milioni. «L'impatto dei dazi potrebbe essere significativo, sia direttamente che indirettamente», rileva il direttore dell'Anfia, Marco Giorda. «Il primo effetto diretto colpirebbe le aziende italiane che esportano componenti negli Stati Uniti. Il secondo, invece, riguarderebbe le imprese che forniscono beni ai produttori tedeschi. Se questi ultimi, a causa dei dazi, decidessero di spostare parte della loro produzione negli Stati Uniti, potrebbero ridurre l'acquisto di componentistica italiana. Speriamo che la mossa di Trump sia solo una strategia negoziale e che vi sia margine per fermare tale mossa».



Dazi Usa, Anfia: «Le auto di lusso italiane sar...

L'amministrazione Trump ha imposto tasse del 25% sui veicoli importati LaPresse / CorriereTv (LaPresse) Le case automobilistiche italiane hanno espresso preoccupazione per i dazi Usa del 25% confermati dal presidente americano Trump a partire dal 2 aprile prossimo. Tra i marchi che saranno colpiti ci saranno anche quelli di lusso come Ferrari, Maserati e Lamborghini, ma secondo Roberto Valvassori, presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), le nuove tariffe potrebbero non impattare sulle vendite di queste vetture.

"Se si desidera guidare auto italiane di prestigio, il prezzo non conta. Anzi, può fare la differenza rispetto a un'auto normale. Il consumatore sarà disposto a pagare questa tassa aggiuntiva", ha detto Valvassori, intervistato da Associated Presse. "Questo 25% in più di costo sarà trasferito interamente o parzialmente al consumatore a seconda delle politiche commerciali delle case automobilistiche che decideranno in base alla domanda e all'offerta", ha aggiunto il numero uno di ANFIA, secondo cui le case automobilistiche italiane esportano meno del 14% della loro produzione negli Stati Uniti e il 60% nei Paesi europei. I dazi di Trump, volti a incrementare i posti di lavoro e le entrate fiscali negli Stati Uniti, avranno ripercussioni anche sui ricambi auto importati, che lo scorso anno sono stati valutati 197 miliardi di dollari.



Nasce la Vehicle Valley, il polo dell'eccellenza piemontese nell'automotive

Nasce a Torino la Vehicle Valley Piemonte iniziativa che ha lo scopo di rimettere l'Italia al centro del mondo automotive. Nasce la Vehicle Valley, il polo dell'eccellenza piemontese nell'automotive. A Torino nel grattacielo della Regione è stata presentata la Vehicle Valley Piemonte, iniziativa che ha lo scopo di rimettere l'Italia, e il Piemonte in particolare, al centro del mondo automotive. Una posizione in realtà già occupata dall'insieme delle realtà dell'area torinese e piemontese, con 713 aziende e oltre 56 mila addetti (il 33% del totale nazionale secondo i dati di Camera di Commercio e **Anfia**) che forniscono creatività, tecnologia



e servizi ai costruttori di tutto il mondo, ma che da oggi ha uno strumento in più per affermarsi, essere riconosciuta e creare nuove opportunità. Non soltanto grazie alla sinergia delle aziende stesse, ma delle istituzioni e delle associazioni. Tra i sette fondatori della Vehicle Valley Piemonte, accanto a due nomi di spicco del car design (inteso ormai non più soltanto come stile ma come capacità progettuale), Italdesign e Pininfarina, ci sono infatti la stessa Regione Piemonte, Camera di Commercio di Torino, Unione Industriali di Torino, Associazione Piccole e medie Imprese Torino e provincia e la divisione torinese del CNA, (la confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa). Lo scopo, come ha ricordato la presidente Monica Mailander, è proprio «portare al massimo le connessioni tra aziende, startup, istituzioni, centri di ricerca e università, e rafforzare il legame tra innovazione e sviluppo economico». All'atto pratico, la VVP è al tempo stesso un brand del Made in Italy e un sistema che concentra e mette in sinergia tutte le competenze e capacità delle aziende che ne fanno parte e le promuove con varie iniziative e la partecipazione ai principali eventi internazionali. Ogni azienda versa una quota proporzionata alle dimensioni e al fatturato, ricevendo una targa personalizzata e vari materiali promozionali. Può quindi esibire il "marchio" Vehicle Valley Piemonte, che certifica la sua appartenenza alla cerchia delle eccellenze piemontesi diventandone al tempo stesso ambasciatrice. Un'opportunità importante proprio per le realtà medio-piccole che, ha ricordato Edoardo Pavesio, rappresentante dell'Unione Industriali, «possono confrontarsi con i giganti dell'industria avendo alle spalle un sistema che dia maggior voce al singolo saper fare».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



L'indotto italiano trema: "Per noi effetti doppi". E Ferrari alza il listino per gli Usa

di [Diego Longhin](#)



A Maranello deciso un rincaro del 10%. Nel 2024 sono state vendute meno di 30mila macchine in America

28 MARZO 2025 ALLE 01:00

2 MINUTI DI LETTURA



ROMA - Il rischio è che la tempesta perfetta che ha colpito il comparto auto si trasformi in un uragano. **E a pagare il prezzo più alto, probabilmente, non saranno i grandi costruttori globali,**

VIDEO IN EVIDENZA



Mattarella: "Crescenti minacce derivano da un uso spregiudicato dello Spazio"

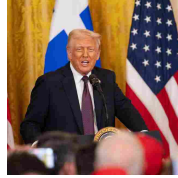
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

che possono decidere di stabilizzare la produzione tra Usa ed Europa o come Ferrari che ha già annunciato un incremento fino al 10% del prezzo per i listini, **ma le aziende dell'indotto**. Un comparto, formato da 1.200 aziende che dà lavoro a 170 mila persone e fattura 59 miliardi. **Di questi oltre 1,2 miliardi è fatto con l'export negli States**. L'import invece è di solo 230 milioni.

Trump, il presidente tiranno

di [Massimo Recalcati](#)
26 Marzo 2025

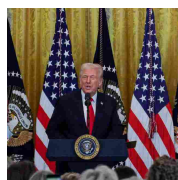


La cifra, che rappresenta **circa il 5% delle esportazioni mondiali (23 miliardi) del settore**, non rappresenta l'impatto vero. Sarà più alto. «Nel 2024 sono state esportate dall'Italia meno di 30 mila macchine negli Usa - **sottolinea Dario Duse, responsabile Emea del Team Automotive e country leader di AlixPartners** - l'effetto ci sarà, ma sarà relativo. Sull'indotto, invece, sarà doppio. Quello diretto sui componenti che vanno oltre oceano e quello indiretto sui sistemi che vengono montati su vetture europee, in particolare tedesche».

Preoccupato il **direttore dell'Anfia**, l'associazione che rappresenta la componentistica, **Gianmarco Giorda**: «In Germania vendiamo circa 5 miliardi di euro, in parte su automobili esportate negli Usa. Anche questi saranno tassati? E se ci sarà un calo delle esportazioni tedesche questo avrà conseguenze sui fatturati italiani». I dettagli non sono ancora chiari, così come i sotto settori colpiti dalle tariffe che, in questo particolare caso, scatteranno entro il 3 maggio. Interviene anche il **ceo di Pininfarina, Silvio Angori**, che è convinto che alla fine si troverà un punto di caduta: «Nell'immediato rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia Usa. Mi sembra un aspetto molto negoziale, non strategico, la resilienza diventa essenziale».

L'offensiva di Trump: dazi del 25% sulle auto prodotte fuori dagli Usa

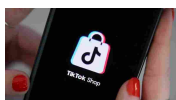
di [Filippo Santelli](#)
27 Marzo 2025



Ferrari a distanza di poche ore dall'annuncio di Trump ha comunicato un aumento fino al 10% dei prezzi negli States a

partire dal 2 aprile. Le auto del Cavallino si fanno a Maranello e in nessun altro posto. Per cui **Ferrari**, che conferma i target 2025 nonostante i dazi americani, rivede il listino per assorbire almeno una quota del sovrapprezzo. **Lamborghini**, altro brand per cui sarebbe difficile immaginare di produrre altrove, condivide la valutazione degli esperti per cui i dazi avranno «conseguenze negative su un mercato per noi molto importante come quello Usa», ma a Sant'Agata Bolognese si attendono indicazioni dalla capogruppo tedesca Audi.

Dazi, no allo scambio con TikTok: la Cina rifiuta l'offerta di Trump. "Nostra posizione coerente"



dal nostro inviato [Gianluca Modolo](#)
27 Marzo 2025

La torta in gioco è importante: **nel 2024 sono state esportate dalla Ue agli Usa 750mila veicoli per un controvalore di oltre 38 milioni di euro sui 290 milioni totali**. Trump ha fatto salire ancora la tensione, anche se i costruttori europei sperano che tra Bruxelles e Washington si arrivi ad un compromesso. **Stellantis** dall'Italia esporta in Usa la 500 elettrica, le Alfa Giulia, Tonale e Stelvio, oltre a Jeep Compass, Renegade e la Hornet della Dodge. Numeri comunque contenuti sui quali l'azienda aspetta di fare le sue valutazioni quando le misure saranno più chiare. Più complessa la situazione per le fabbriche in Messico e in Canada collegate con gli Stati Uniti.

LEGGI I COMMENTI

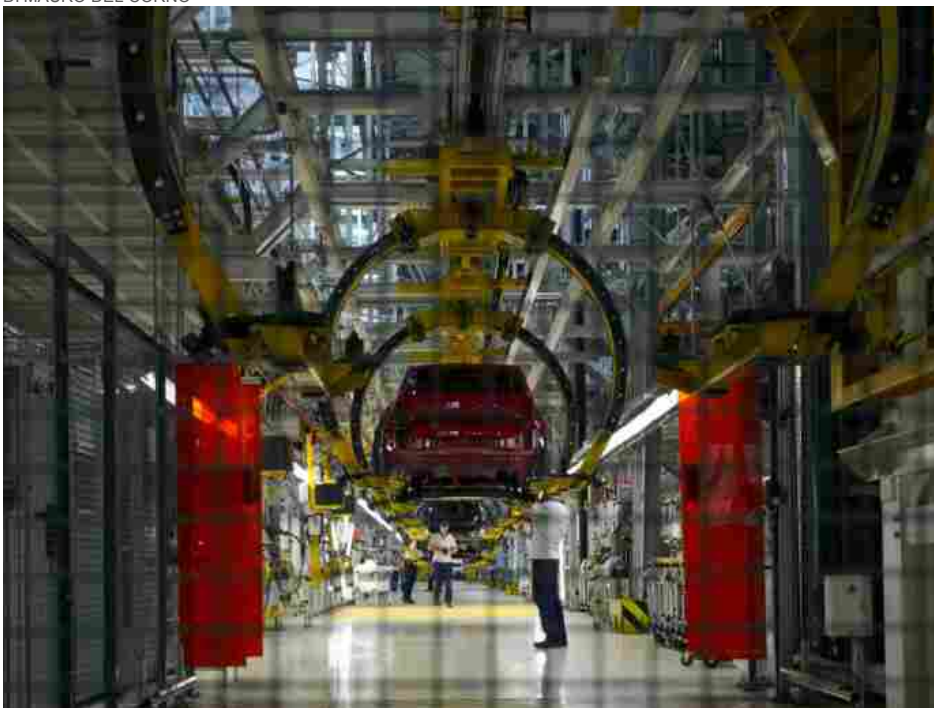
ECONOMIA

28 MARZO 2025

Ultimo aggiornamento: 18:59

Anfia: “Da dazi di Trump impatto duro sulla filiera italiana dell’auto. L’export vale 5 miliardi”

DI MAURO DEL CORNO



COMMENTI

TAG AutoGuerra dei Dazi

IN PRIMO PIANO

28 MAR 2025

Abusi sessuali di don Marelli sui ragazzi: nel 2018 il rettore del seminario di Milano informò la Curia



Da quanto apprende ilfattoquotidiano.it, la sentenza di condanna è scontata, visto che, oltre alle testimonianze, è stata messa agli atti anche una cospicua documentazione fotografica ritenuta inoppugnabile

DI FRANCESCO ANTONIO GRANA E GIOVANNA TRINCHELLA



LIVE 28 MAR 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“I dazi sono ingiustificati, dannosi e assolutamente **contrari allo spirito di collaborazione** che deve esistere tra alleati”, dice **Roberto Vavassori**, presidente dell’Anfia, l’associazione nazionale della filiera dell’industria automobilistica. **L’impatto di quelli annunciati da Trump** sarebbe duro, “**una magnitudo grande**”, spiega Vavassori. Tra automobili e componentistica l’export Italia-Usa vale **circa 5 miliardi di euro**, senza contare poi quella parte di componenti che vengono esportate in Germania per la produzione di brand di lusso poi a loro volta esportate negli States.

LEGGI ANCHE >>

La guerra dei dazi spaventa le aziende statunitensi, una su quattro riduce i piani di assunzione



[Leggi articolo >>](#)

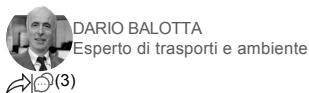
“L’anno scorso, stati spediti componenti **per un 1 miliardo e 225 milioni**, ed è su questi che eventualmente dal 3 maggio verranno applicati i dazi del 25%” che comporteranno “un aumento di prezzo corrispondente” oppure “lo tratterà il destinatario, ma certamente non possono trattenerlo le nostre aziende nei loro conti”, afferma Vavassori. Per quanto riguarda i veicoli, nel 2024 ne sono stati spediti oltreoceano “**meno di 30mila**, con un valore totale però pari a 3,3 miliardi, sia i tradizionali veicoli del lusso italiano, sia quelli non necessariamente di fascia alta”.

Ulteriori cifre erano state diffuse ieri dal direttore dell’associazione, **Gian Marco Giorda**. “Esportiamo dall’Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli **esportiamo tre volte quelli che importiamo**. Speriamo che sia una mossa negoziale e che ci sia spazio per fermare questa manovra. Una vettura potrebbe costare **tra 6mila e 10mila dollari** in più rispetto al prezzo attuale”, ha spiegato Giorda.

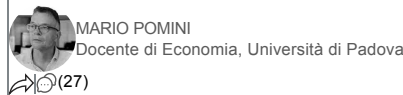
DAL BLOG >>



Il governo rinnova il contratto dei ferrotranvieri aumentando il gasolio, ma Santa Accisa non risolve tutto



L’inflazione cura i debiti pubblici: il realismo invocato dal ministro Zangrillo è una bugia



Sisma in Myanmar, si teme l’ecatombe. Quasi 150 morti, 700 feriti. “Comunicazioni interrotte”



DI F. Q.

👁️(0)

LIVE 28 MAR 2025

Ucraina, Putin: “A Kiev amministrazione transitoria dell’Onu, poi le elezioni”. **La Casa Bianca respinge la proposta**



DI F. Q.

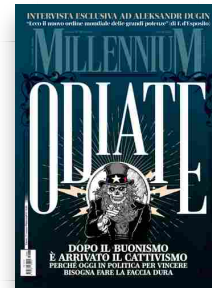
👁️(0)

DA MILLENNIUM >>



L’ULTIMO NUMERO - Marzo 2025

ODIATE



LEGGI TUTTO IL NUMERO



19:07 - Quirinale: Mattarella riceve 'trio Tercon' in vista giornata Autismo

19:02 - Mo: Malpezzi, 'sbagliato e ingeneroso attacco a Picierno'

18:53 - Migranti: Boccia, 'nuovo dl inumano e costoso, insistono per coprire guai economia'

18:41 - **Turchia: Schlein, 'Pd con Pse per rispetto diritti, ci riguarda tutti**

18:25 - **Ue-Usa: opposizioni contro Meloni pro-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ROMANOPRODI # GARLASCO # RUSSIAUCRAINA # TRANSIZIONE ECOLOGICA

Tag DAZI AUTO ANFIA USA

DAZI USA, ANFIA: "LE

ALTRI ARTICOLI DI LIBERO VIDEO

AUTO DI LUSO

Gestire un team rapinista una delle sfide più complesse per le aziende. La società YOLO Eco...

ITALIANE SARANNO

GAZA, POLIZIA DI HAMAS DISPIEGATA IN TUTTA LA STRISCIA DOPO IL CESSATE IL

COMUNQUE

Le forze di polizia gestite da Hamas sono state dispiagate in tutta Gaza dall'i...

ACQUISTATE"

SpaceX ha lanciato il suo razzo Starship nel suo ultimo volo di prova giovedì, recuperando il...

MELONI E IL VIDEO SULLE MISSIONI ALL'ESTERO: "RELAZIONI SOLIDE PER LA NAZIONE"

venedì 28 marzo 2025

"Costruire solide relazioni per il presente e il futuro della nostra Nazione". In una clip video pubblicata...

CONFLITTI GIULIO SAPELLI, LO SFOGO: "ORMAI SIAMO UNA BASE DEGLI STATI UNITI" PRONTO PER QUESTA RICOGNIZIONE RQ-4 GLOBAL HAWK, LA MISTERIOSA MISSIONE: COSA È IL SUCCESSO SUL MAR NERO IL RACCONTO AUTO, LA SCARSA TRASPARENZA NEL PREZZO DIETRO AL CROLLO DELLE VENDITE PER LA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ACQUISTA UN ABBONAMENTO OTTieni DEI SUPER VANTAGGI Potrai

rivista online, leggere tutte le edizioni locali, ricevere a casa il giornale cartaceo

SFOGLIA IL GIORNALE

ACQUISTA ABBONAMENTO

Libero Shopping Contatti Pubblicità Cookie policy Privacy policy Condizioni generali Modello 231 Preferenze Privacy

a a

Editoriale Libero S.r.l. - Sede Legale: Via dell'Aprica 18, 20158 Milano - Registro Imprese di Milano Monza Brianza Lodi: C.F. e P.IVA 06823221004 -

R.I. di Milano n. 1690166 Cap. Soc. € 400.000,00 i.v.

Tutti i diritti riservati - ISSN (sito web): 2531-6370

OPINIONI

089849

SEZIONI

Home Politica Giustizia Terra promessa Italia Europa Esteri

Economia Meteo

SPETTACOLI

Televisione Gossip

SCIENZA E TECH

Alimentazione e benessere Salute

ALTRO

Blog Podcast



**NUOVO
CALENDARIO
GIORGIA MELONI
"RESUSCITA" IL
PREMIERATO PER
FARLO
APPROVARE
ENTRO IL 2026**

Politici di Fausto Carloti



**L'INTERVISTA
PD, ORRORE DI
NICITA CONTRO
MELONI: LE DÀ
DEL "CANE
AMMAESTRATO"**



**NUMERI
OTTO E MEZZO, IL
SONDAGGIO
DEMOPOLIS GELA
LA SINISTRA:
ECCO TUTTE LE
CIFRE**

Politici di Roberto Tortora

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I titoli dell'auto giù in Borsa. La Ferrari aumenta i prezzi

I titoli dell'auto giù in Borsa. La Ferrari aumenta i prezzi

I titoli dell'auto giù in Borsa. La Ferrari aumenta i prezzi

di Angelo Ciardullo

venerdì 28 marzo 2025, 05:30

Articolo riservato agli abbonati premium

«Oh Signore, perché non mi compri una Mercedes-Benz?» cantava Janis Joplin nel 1971. A quell'epoca, una "280" berlina costava 10mila dollari. Mezzo secolo dopo, complice la stangata del 25% in arrivo dalla Casa Bianca, per comprare una Mercedes (e non solo) negli Usa potrebbero volerci 5-10mila dollari in più. I dazi americani sull'auto sono un «lusso» non che non tutti possono permettersi: secondo Bloomberg, tra le più colpite dalle tariffe permanenti annunciate da Donald Trump figurano Porsche e Mercedes: per le due case tedesche, l'impatto potenziale sarebbe di 3,4 miliardi di euro.

I RISCHI

Per compensare gli effetti della misura - che entrerà in vigore il 2 aprile, aggiungendosi a quella esistente del 2,5%, ma non riguarderà le vetture interamente realizzate entro i confini statunitensi - i produttori potrebbero dover aumentare i prezzi o spostare la produzione Oltreoceano: a oggi, Volkswagen produce negli Usa solo il 20% delle auto lì vendute, Mercedes il 37% e Bmw il 48%. Secondo Ubs, i dazi potrebbero costare alle case tedesche il 10-20% dei profitti. Batosta non da poco, per la locomotiva d'Europa che sta provando a ripartire dopo un lungo stop nella stazione del «meno zero virgola». La Germania, peraltro, è uno dei principali fornitori degli States, che nel '24 hanno importato veicoli o parti di essi per 464 miliardi di dollari, di cui 220 miliardi di prodotto finito.

Guardando all'Europa, le stime Acea (associazione dei produttori del Vecchio continente) parlano di 750mila auto esportate negli Usa nel '24 per 38,5 miliardi di euro. I dazi, dicono gli analisti di Kearney, potrebbero generare «perdite rapide di diversi miliardi di euro e mettere a rischio fino a 25mila posti di lavoro in Europa». Alla luce delle ultime decisioni di Washington, che aggiungono incertezza su incertezza, ieri Porsche ha ufficializzato la rinuncia all'investimento da 450 milioni per l'ampliamento del Technical Center di Nardò (Lecce).

Secondo le previsioni di Bernstein riportate dal Wall Street Journal, a risentire dei dazi sarebbero anche i colossi americani: pur con un aumento dei prezzi e una maggior differenziazione delle fonti di approvvigionamento, Ford e General Motors registrerebbero nel 2025 un -30% di utile operativo.

Chi potrebbe limitare i danni, a dispetto delle preoccupazioni espresse dal patron Elon Musk, è invece Tesla. Nonostante l'impatto «non trascurabile» sui costi di produzione determinato dalla necessità di importare i pezzi di ricambio, la casa elettrica guidata dal magnate sudafricano avrebbe dalla sua due fattori. Uno: i pezzi di ricambio non sono stati esplicitamente inseriti nell'elenco dei prodotti colpiti dalle tariffe. Due: già oggi il 65-70% della componentistica impiegata dal gruppo è made in Usa. A crederci sono le Borse: sul Nasdaq Tesla ha guadagnato oltre l'1,5% mentre, a Wall Street, Gm è scesa fino al -9,5%. Insieme all'altra delle Big Three dell'auto americana Stellantis (che a Piazza Affari ha perso il 4,2%), Ford e Gm hanno sottoscritto un documento dell'American Automotive Policy Council in cui definiscono «cruciale» che i dazi non facciano «aumentare i prezzi per i consumatori» e che preservino «la competitività del settore auto nordamericano integrato». A complicare il quadro è proprio il fattore integrazione: le case Usa producono tra Messico e Canada buona fetta delle vetture che poi riversano in quel mercato.

Per Stellantis, forte di una rete di produzione consolidata al di là dell'Atlantico, l'effetto verrebbe ridimensionato dal fatto che le Jeep assemblate in Messico hanno una percentuale maggiore di componenti statunitensi. A limitare l'impatto c'è poi il fatto che il gruppo italo-francese concentra gran parte delle vendite in Europa. Restando nella galassia Exor, chi già prepara le contromisure è Ferrari. La «mossa del Cavallino» è aumentare i prezzi fino al 10%, escludendo i soli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile e quelli delle tre famiglie 296, SF90 e Roma a prescindere dalla data d'importazione. In tal modo, Maranello mira a confermare i target 2025 senza compromettere i margini di redditività, che coi dazi rischierebbero una diluizione di 50 punti base. In difesa dei produttori italiani l'associazione che riunisce gli attori della filiera, **Anfia**: «I dazi avranno un effetto non devastante ma importante - dice il presidente Gian Marco Giorda - speriamo ci sia spazio per fermare questa manovra».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

LEGGI ANCHE

La scossa dei dazi sull'automotive in Italia. Parla Vavassori (Anfia)

La scossa dei dazi sull'automotive in Italia. Parla Vavassori (Anfia)

La scossa dei dazi sull'automotive in Italia. Parla Vavassori (Anfia)

Maria Carla Sicilia

28 mar 2025

"Il mercato statunitense è insostituibile, i dazi sono inaccettabili e ingiusti", dice al Foglio il presidente dell'associazione che in Italia rappresenta la filiera dell'auto

Sullo stesso argomento:

Pasini (Confindustria Lombardia): "Preoccupati per i dazi. Il tifo pro Trump? I partiti seguano Mattarella"

Roma. "I dazi sono inaccettabili e ingiusti, lo ha detto anche il presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Il governo italiano deve giocare un ruolo guida, ma l'Unione europea deve muoversi unita e in maniera assertiva per reagire alla guerra commerciale di Donald Trump". Il giorno dopo l'annuncio della Casa Bianca di applicare dazi del 25 per cento alle automobili prodotte fuori dagli Stati Uniti, l'industria italiana ragiona su impatti e prospettive. "Il mercato statunitense è insostituibile - dice al Foglio Roberto Vavassori, presidente dell'associazione che in Italia rappresenta la filiera dell'automotive (Anfia) - ma è necessario sviluppare nuovi canali commerciali. Compreso il Mercosur".

L'effetto del protezionismo di Trump sulla componentistica italiana si misura su più livelli. Ci sono le esportazioni dirette, che l'anno scorso sono state pari a 1,15 miliardi di euro, di cui 700 milioni di componenti meccaniche, 120 milioni di pneumatici e quasi 300 milioni di motori e altro. "Ricordo che questa filiera in Italia vale quasi 59 miliardi di euro: il miliardo e poco più esportato verso gli Stati Uniti non sarà essenziale ma è un danno", sottolinea Vavassori. Ci sono poi le automobili e i veicoli commerciali prodotti in Italia e venduti sul mercato statunitense, che l'anno scorso hanno raggiunto un valore pari a circa 3,1 miliardi di euro. L'altro livello è l'export indiretto: componenti italiane che vengono integrate nei veicoli prodotti altrove, principalmente in Germania, e successivamente esportati negli Stati Uniti. Calcolare l'impatto sulle aziende italiane non è semplice, ma neppure rassicurante. Nel 2024, la Germania ha venduto al mercato americano circa 450 mila veicoli. In numeri assoluti l'impatto appare relativo. "Ma stiamo parlando di cifre comunque rilevanti per la situazione di crisi europea, sia di produzione sia di vendita, per cui ogni veicolo conta".

La reazione, sostiene il presidente di Anfia, deve essere strutturata e mirata. "L'Unione europea non deve cadere in ritorsioni parallele alle mosse di Trump, ma scegliere sentieri strategici. Un esempio potrebbe essere lo sviluppo di data center europei, un settore in crescita che oggi è dominato dagli Stati Uniti. Allo stesso modo, si potrebbe sviluppare un sistema di pagamenti europeo per le transazioni con carta di credito, riducendo la dipendenza dai circuiti statunitensi". Una contropartita per trattare con il presidente degli Stati Uniti e sviluppare opportunità di crescita in Europa, a una settimana dalla promessa dell'entrata in vigore dei dazi. "Probabilmente, ci auguriamo, si tratta ancora di una fase negoziale. Ma il tempo sta per scadere".

Per questo è necessario anche cercare nuove opportunità di export, come l'accordo di libero scambio con Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay. La Commissione europea lo ha sottoscritto lo scorso dicembre, ma il governo italiano non ha ancora formalizzato la sua posizione. "Noi diciamo assolutamente sì al Mercosur perché dobbiamo continuare a sviluppare nuovi canali, pur mantenendo chiara la centralità degli Stati Uniti per le nostre esportazioni. Credo che sia anche nelle corde di questo governo, che in questi anni ha rafforzato il supporto delle ambasciate e delle istituzioni come l'Ice per aiutare le aziende a espandersi".

C'è infine un'opportunità tutta interna all'Unione europea, che si può cogliere solo con un approccio laicamente neutrale dal punto di vista tecnologico. "Le associazioni italiane ed europee - dice il presidente di Anfia - stanno proponendo alla Commissione un massiccio piano di rinnovo del parco circolante: l'Europa ha un mercato di 250 milioni di autoveicoli con un'età media di 13 anni. Incentivare la sostituzione dei modelli più vecchi con quelli a basso impatto ambientale, prodotti in Europa, potrebbe rilanciare il mercato interno e sostenere l'industria automotive in un'ottica di decarbonizzazione". Per Bruxelles si tratta di un tabù, ma di fronte alle conseguenze dei dazi americani sull'economia europea qualche tabù potrebbe alla fine cadere.

Di più su questi argomenti:

IL FOGLIO

quotidiano

QN Motori

HOME NOVITÀ GREEN SELF DRIVE COME FARE CES LAS VEGAS VARIE



Home / Dazi USA 2025, Ferrari reagisce Con Rincari Del 10%, Incertezza Per I Fornitori

Dazi USA 2025, Ferrari reagisce con rincari del 10%, incertezza per i fornitori



Ferrari risponde ai **dazi USA** con un aumento dei listini fino al 10%. Nel 2024, la casa di **Maranello** ha consegnato negli Stati Uniti 3.452 esemplari, il 25% del totale.

L'impresa modificherà la politica commerciale ma conferma gli obiettivi finanziari, pur evidenziando il rischio di una riduzione dei

Di **Francesco Forni**

27 Marzo 2025

marginari di redditività. Le attuali condizioni di vendita rimangono invariate per gli ordini antecedenti al 2 aprile 2025 e per le famiglie 296 e SF90.



Dazi USA, impatto sul fatturato e reazioni

Nel 2024, il fatturato generato negli Stati Uniti per Ferrari è stato di circa 1,65 miliardi di euro, il 29% del complessivo, in crescita rispetto all'anno precedente. Gli analisti ritengono che la clientela statunitense di Ferrari non sarà scoraggiata dai costi maggiori. Diversamente, Stellantis non interviene immediatamente sulle esportazioni verso gli Usa di veicoli come la 500 elettrica e le Alfa Giulia, Tonale e Stelvio, attendendo chiarimenti sulle misure.



Gian Marco Giorda, direttore dell'Anfia.

Preoccupazioni per la componentistica

Le aziende italiane fornitrici di componenti esprimono timori. I dazi imposti da Donald Trump colpiscono anche i particolari, inclusi motori e trasmissioni. **Gian Marco Giorda**, direttore dell'Anfia, commenta che *“i dazi avranno un effetto non devastante, ma importante. In un momento in cui i produttori e i componentisti stanno soffrendo è un ulteriore elemento di incertezza”*. L'Italia esporta negli Stati Uniti componenti per circa 1,2 miliardi di euro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Dazi USA, effetti e strategie

Silvio Angori, vicepresidente e ceo di Pininfarina, ritiene che *“nell'immediato sicuramente i dazi rappresentano un problema, ma la sensazione è che si tratti di iniziative temporanee, perché avranno a brevissimo effetti sulla stessa economia statunitense”*.

Aggiunge che *“mi sembra un aspetto molto negoziale, tattico, non strategico, quindi la resilienza diventa essenziale”*. Si stima un possibile incremento di prezzo per una vettura tra 6.000 e 10.000 dollari.

Dazi USA, ripercussioni sull'industria

Le stesse aziende che producono negli Usa potrebbero subire svantaggi, dovendo acquistare dall'estero componenti gravati da un dazio del 25%. Anche le imprese statunitensi che comprano particolari da Italia, Cina e altri paesi sarebbero penalizzate. Esiste pure un effetto indiretto per la filiera italiana: le esportazioni di componenti verso la Germania, destinati in parte a veicoli premium esportati negli Usa, potrebbero calare.

Dazi USA, la situazione

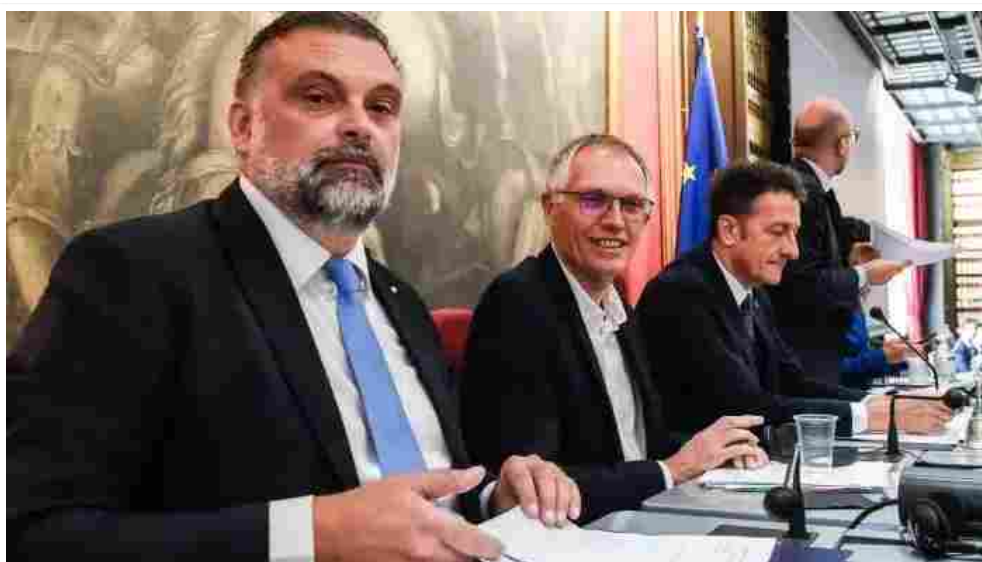
1. Ferrari ha aumentato i prezzi negli Usa fino al 10% in risposta ai dazi.
2. Nel 2024, le consegne Ferrari negli Stati Uniti rappresentano il 25% del totale.
3. Il fatturato Ferrari negli Usa nel 2024 è stato di 1,65 miliardi di euro.
4. Le esportazioni italiane di componenti auto verso gli Usa ammontano a 1,2 miliardi di euro.
5. Si prevede un possibile aumento del costo delle auto tra 6.000 e 10.000 dollari.
6. I dazi USA colpiscono anche i componenti importati negli States.

7. Stellantis al momento non ha modificato la propria politica commerciale verso gli Usa.
8. Gli ordini Ferrari antecedenti al 2 aprile 2025 non subiranno variazioni di prezzo.
9. Le famiglie Ferrari 296 e SF90 non sono interessate dall'aumento dei prezzi.
10. L'associazione Aapc rappresenta le case automobilistiche statunitensi Ford, Gm e Stellantis.

Leggi ora: [le news motori](#)

Ultima modifica: 28 Marzo 2025

Altri Articoli:



Stellantis al Parlamento, Tavares "Elettrico ci costa 40% in più. Servono incentivi o non ce la facciamo"

Mar 28

...DOMANDE E RISPOSTE....

di Bianca Carretto

“ Un errore madornale non pianificare una indipendenza dell’Europa e di conseguenza dell’Italia, dai dazi minacciati dal presidente degli Stati Uniti Donald Trump”. Questa l’immediata reazione di Roberto Vavassori, presidente dell’Anfia, l’associazione che raggruppa i costruttori italiani dell’automobile.

– Come l’Europa e l’Italia reagiranno?

“ L’Europa è un mercato composto da oltre 500 milioni di persone, maggiore di quello americano che ne conta poco più di 340 milioni, dunque può far sentire la sua voce con autorità, operando come un unico ecosistema, ossia con la massima unione .”

– Quali decisioni possono essere prese?

“Servono fatti concreti considerando anche il settore dei ricambi Usa che vale 100 miliardi di dollari all’anno, di conseguenza anche quello della componentistica italiana può essere penalizzato duramente e indirettamente. Nei primi undici mesi del 2024, la filiera del nostro paese ha inviato verso gli Stati Uniti più un 1.5 miliardi di euro,”.

-Noi forniamo anche le case straniere?

“ Certo, i costruttori premium tedeschi, come Bmw e Mercedes, esportano in America ma acquistano molta parte della nostra tecnologia, di conseguenza la nostra catena produttiva verrebbe danneggiata”.

– Che ripercussioni ci potranno essere per Ferrari e Lamborghini?

“ Per Ferrari gli Usa rappresentano il primo paese di esportazione, così come per Lamborghini che vende più di un terzo della sua produzione. Si attendono dall’Unione Europea risposte rapide, senza farsi influenzare dalle esigenze dei singoli Governi”.

– Quale la regione che può essere più sfavorita?

– La nostra regione maggiormente colpita, se dovessero essere messe in atto le minacce annunciate, è la Sardegna che domina l’export dei prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio .L’Europa sta già affrontando una domanda di veicoli sempre più stagnante, deve combattere contro i concorrenti cinesi e i costanti aumenti dell’energia. Lo ha spiegato molto bene Mario Draghi nel suo rapporto in cui giudica indispensabile varare una nuova strategia industriale per l’Europa dove la crescita della produttività e l’inclusione sociale vadano di pari in passo”.

– Al tavolo auto motive di pochi giorni fa che cosa avete stabilito?

“ Abbiamo ribadito la nostra posizioni sulle azioni che devono continuare per dare consistenza e supporto a tutto il settore dell’auto. Abbiamo chiesto anche una nuova regolamentazione per i veicoli, sia leggeri che pesanti, in una chiave di neutralità ingegneristica. Logicamente serve uno stanziamento di fondi a livello nazionale, e una previsione di credito di imposta per le attività di ricerca e sviluppo.”

-L’Anfia che appoggio darà?

“Lavoreremo con le istituzioni con costanza, per difendere e accrescere il settore auto motive italiano”.

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Nome *

Email *

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

INVIA COMMENTO



© 2020 Crisalide Press srl - Crisalidepress.it è una testata registrata presso il Tribunale di Milano n. 481 del 05.09.2001

[Home](#) | [Legals](#) | [Credits](#) | [Privacy & Cookie Policy](#) | [R&D: Demoweb.it](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di investimenti,
al leader in Italia nel Private Banking*.

Contattaci



TRENDS → ENERGIA • RINNOVABILI • GERMANIA • BOLLETTE • ELETTRICITÀ

Newsletter



Podcast

SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● live auto, Stellantis: la vera partita è in Usa (2) 10:10 Dazi auto, Stellantis: la vera partita è in Usa Espandi

10:01 Dazi auto, Italia: a rischio 3,2 mld di attivo (2) 09:59 Dazi auto, Italia: a rischio 3,2 mld di

Accesso Agenzia Stampa



HOME » Auto, l'Unione europea è pronta a rispondere ai dazi USA

Auto, l'Unione europea è pronta a rispondere ai dazi USA

28 Marzo 2025

La Commissione europea ha detto di essere pronta "a salvaguardare i nostri interessi economici" e che, "se necessario, forniremo una risposta ferma, proporzionata, solida, ben calibrata e tempestiva a qualsiasi misura ingiusta e controproducente da parte degli Stati Uniti"

Il presidente Usa Donald Trump ha annunciato che [dal 2 aprile introdurrà nuovi dazi del 25% su tutte le auto importate negli Stati Uniti prodotte fuori dagli USA](#). Von der Leyen si è detta "profondamente rammaricata", ma ha anche sottolineato che l'Ue continuerà a cercare delle soluzioni negoziate, salvaguardando al contempo i suoi interessi economici". Trump, con l'imposizione dei dazi, punta a raccogliere 100 miliardi di dollari.

I DAZI USA SULLE AUTO IMPORTATE

La Casa Bianca spera di raccogliere 100 miliardi di dollari da utilizzare per tagliare le tasse federali e rilanciare l'industria nazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tuttavia, le sanzioni potrebbero avere degli effetti importanti anche sull'automotive americano, dal momento che i produttori USA sono dipendenti dalle catene di fornitura globali. Ad esempio, GM assembla all'estero il 40% dei veicoli venduti negli USA, e Ford il 20%. Di conseguenza, le case automobilistiche rischiano di dover fronteggiare un aumento dei prezzi al consumo, con un conseguente rallentamento delle vendite.

GLI EFFETTI SULL'INDUSTRIA AUTO EUROPEA

Anche i produttori europei rischiano grosso: nel 2024 hanno le case automobilistiche dell'Ue hanno spedito oltreoceano veicoli per 38,4 miliardi di euro. Nel 2024 gli USA hanno rappresentato il principale mercato per l'export dell'automotive europeo, pari ad un quarto delle esportazioni totali del settore. Secondo S&P Global Mobility, circa metà della auto vendute negli USA ogni anno (quasi 8 milioni di veicoli), sono assemblate all'estero.

LA RISPOSTA DELL'UNIONE EUROPEA

“Siamo preparati a salvaguardare i nostri interessi economici e, se necessario, forniremo una risposta ferma, proporzionata, solida, ben calibrata e tempestiva a qualsiasi misura ingiusta e controproducente da parte degli Stati Uniti”. Questo il messaggio della Commissione europea ai dazi americani, che replicherà a Washington con la stessa moneta, cioè applicando ai prodotti statunitensi le medesime tariffe. A Bruxelles vogliono aspettare metà aprile per emettere una risposta complessiva, e non solo sulle auto. Si sta valutando una misura lineare del 25% su tutti i beni importati su cui gli USA hanno già imposto la loro tariffa. La misura potrebbe valere tra i 20 e i 25 miliardi di euro.

LE REAZIONI DELLA POLITICA

“Ci dispiace – ha spiegato la vicepresidente della Commissione, Teresa Ribera – che l'amministrazione americana stia giocando contro il buon funzionamento del mercato globale. Risponderemo di conseguenza. La nostra priorità è trovare una soluzione negoziata, ma le misure annunciate vanno nella direzione completamente sbagliata”.

Il presidente francese Emmanuel Macron ha detto di sperare “che il presidente Trump possa tornare su questa decisione”, mentre per il ministro degli Esteri italiano Antonio Tajani “bisogna scongiurare la guerra dei dazi”.

VAVASSORI (ANFIA): “A RISCHIO LA NOSTRA CATENA PRODUTTIVA”

Sulle colonne del Corriere della Sera, [il presidente di ANFIA \(l'associazione che raggruppa i costruttori italiani dell'automobile\)](#), Roberto Vavassori, afferma che “è un errore madornale non pianificare una indipendenza dell'Europa e di conseguenza dell'Italia, dai dazi minacciati dal presidente degli Stati Uniti Donald Trump. Servono fatti concreti, considerando anche che il settore dei ricambi USA vale 100 miliardi di dollari all'anno, di conseguenza anche quello della componentistica italiana può essere penalizzato duramente e indirettamente. Nei primi undici mesi del 2024 la filiera italiana ha inviato verso gli Stati Uniti oltre 1,5 miliardi. I costruttori premium tedeschi, come Bmw e Mercedes, esportano in America, ma acquistano molta parte della nostra tecnologia, di conseguenza la nostra catena produttiva verrebbe danneggiata”.

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

ISCRIVITI ORA

Rispettiamo la tua privacy, non ti invieremo SPAM e non passiamo la tua email a Terzi

ENERGIAOLTRE

IL GRUPPO ITALIANO
A CUORE LE GENERAZIONI FUTURE

TRENDS → [ENERGIA](#) • [RINNOVABILI](#) • [GERMANIA](#) • [BOLLETTE](#) • [ELETRICITÀ](#)

[Newsletter](#)



[Podcast](#)

SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● **live** [Usa del 25%](#) **09:26** [Pnrr, Ue frena su rinvio \(2\)](#) **09:23** [Pnrr, Ue frena su rinvio](#) [Espandi](#)

HOME » [Auto, Vavassori \(Anfia\): “Filiera italiana a rischio, ricambi settore da 100 miliardi”](#)

Auto, Vavassori (Anfia): “Filiera italiana a rischio, ricambi settore da 100 miliardi”

28 Marzo 2025 di (edl)



Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo.
Altrimenti effettua il login:

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia

Accesso Agenzia Stampa



09:47 [Auto, Vavassori \(Anfia\): “Filiera italiana a rischio, ricambi settore da 100 miliardi”](#)

09:44 [Auto, Tesla si salva, giù Stellantis e tedesche](#)

09:36 [Auto, Ue: pronti contro dazi Usa del 25% \(2\)](#)

09:32 [Dazi, crollo titoli auto, ma i mercati sperano](#)

09:31 [Auto, Ue: pronti contro dazi Usa del 25%](#)

09:26 [Pnrr, Ue frena su rinvio \(2\)](#)

09:23 [Pnrr, Ue frena su rinvio](#)

09:14 [Pnrr, fondi a rischio \(2\)](#)

09:09 [Pnrr, fondi a rischio](#)

08:32 [Germania, energie rinnovabili entrano in trattative per nuovo governo \(2\)](#)

08:32 [Germania, energie rinnovabili entrano in trattative per nuovo governo](#)

08:00 [Nota agli utenti: inizio trasmissioni](#)

234 7.456

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di investimenti,
al leader in Italia nel Private Banking*.

Contattaci



TRENDS → [ENERGIA](#) • [RINNOVABILI](#) • [GERMANIA](#) • [BOLLETTE](#) • [ELETRICITÀ](#)

[Newsletter](#)

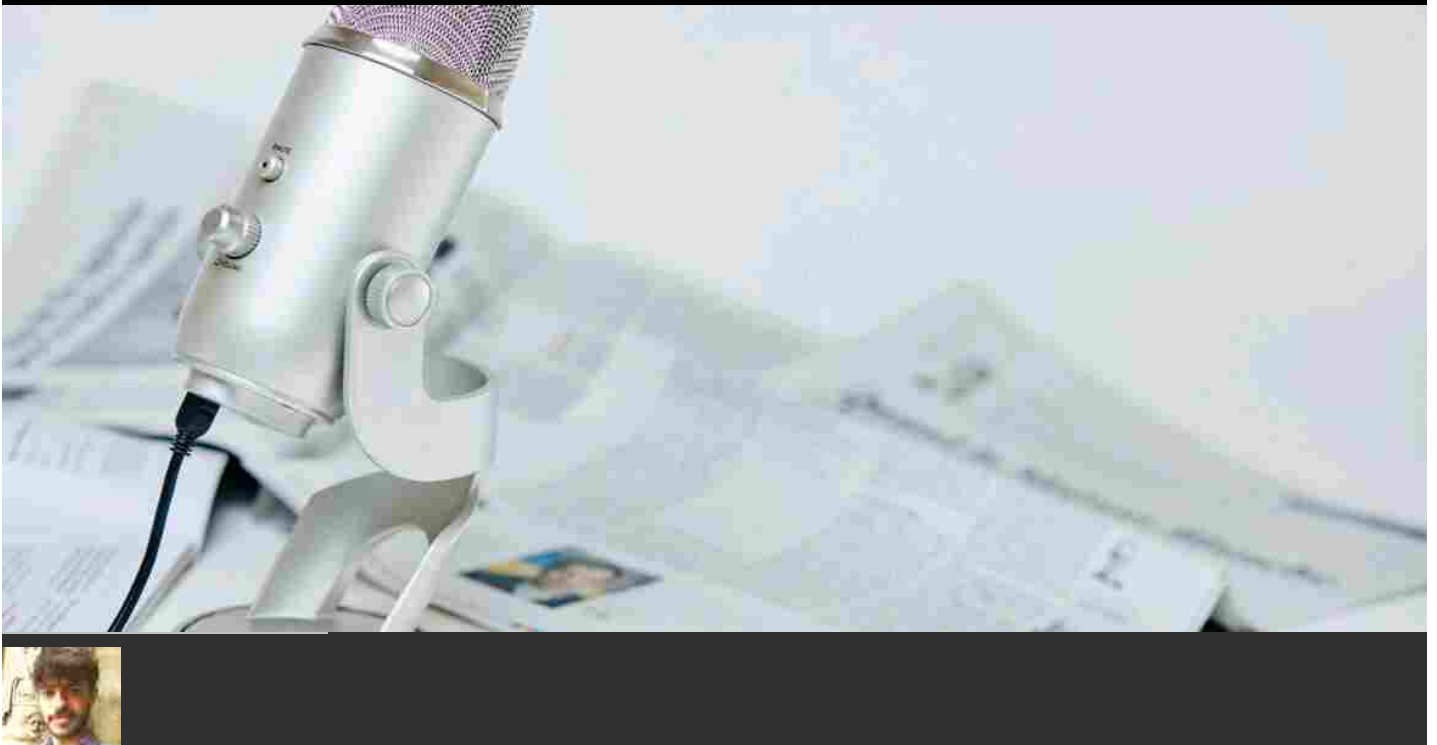


[Podcast](#)

SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● **live** [necessaria espansione adeguata delle rinnovabili \(2\)](#) **10:45** [Germania: consumo elettrico in](#) [Espandi](#)

[Accesso Agenzia Stampa](#)



HOME » Ue frena sulla proroga del Pnrr, Governo diviso. L'Ue tenta trattativa ma ha pronto il piano anti dazi Usa. Vavassori (Anfia): "Dazi errore madornale Ue"

Ue frena sulla proroga del Pnrr, Governo diviso. L'Ue tenta trattativa ma ha pronto il piano anti dazi Usa. Vavassori (Anfia): "Dazi errore madornale Ue"

28 Marzo 2025

L'Ue frena sulla proroga della scadenza del Pnrr al 2027, il Governo si divide. L'Ue continuerà a trattare con Trump ma ha già pronto il piano anti dazi Usa. Vavassori (Anfia): Dazi errore madornale di Usa e Italia". La rassegna Energia

I fondi del Pnrr sono a rischio e il Governo si divide. La magistratura contabile ha confermato l'allarme della Ragioneria di Stato: 19 misure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sono a rischio. Meloni e il ministro Foti cercano di rassicurare tutti, mentre

Giorgetti è pronto a chiedere il rinvio della scadenza del Pnrr di un anno. Intanto, le opposizioni insorgono e chiedono un chiarimento in Aula sullo stato di avanzamento. Da Bruxelles arriva la doccia gelata, per bocca del commissario al Bilancio, Piotr Serafin: ok ad una revisione, ma non è prevista nessuna proroga al 2027. L'Ue ha già pronto un piano anti dazi americani. L'idea di Bruxelles è ripagare Trump con la stessa moneta: tasse del 25% sulle importazioni di tutti i prodotti Made in Usa. Una mossa che potrebbe portare nelle casse dell'Ue tra i 20 e i 25 miliardi. «La nostra priorità è trovare una soluzione negoziata», ha detto un portavoce dell'esecutivo europeo, secondo quanto riporta La Repubblica. Intanto, l'Unione pensa ad una reazione coordinata anche con altri partner mondiali. La rassegna Energia.

FONDI DEL PNRR A RISCHIO

«Un Pnrr da «primato», attivato per il 92%, rivendica il governo. Missioni con livelli di attuazione che oscillano tra il 14 e il 27%, e comunque non superano il 40%, sostiene invece la Corte dei conti. C'è una grande distanza tra il Pnrr del documento presentato ieri dal governo a Palazzo Chigi, e quello reso pubblico poche ore prima dalla magistratura contabile che conferma le difficoltà identificate dalla Ragioneria generale dello Stato, che ha individuato 19 misure a rischio. Difficoltà che stanno spingendo il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti a chiedere il rinvio di un anno, come anticipato da Repubblica. Contraddizioni che hanno fatto esplodere lo scontro in Aula già ieri mattina, mentre a Palazzo Chigi si svolgeva la Cabina di regia presieduta dal ministro Tommaso Foti. «Il Pnrr è una straordinaria opportunità di futuro per l'Italia e fa male vedere come l'incompetenza del governo di Giorgia Meloni la stia sprestando, come conferma la Corte dei conti», denuncia la segretaria del Pd Elly Schlein. «Chi ha ragione tra il ministro Giorgetti, che sembra sia pronto a chiedere il rinvio di un anno rispetto alla scadenza del 2026, e il ministro Foti, che oggi ci vuole far credere che va tutto bene? (...) i deputati di Pd, M5S, Avs, Iv e Azione chiedono un'informazione urgente della premier in Aula. «Meloni deve rispondere di questo disastro: il Pnrr avrebbe dovuto essere una grande occasione per il nostro Paese, ma tra lentezze e mancanza di coordinamento rischia di essere solo un disastro per il finanze pubbliche», ribadisce la capogruppo Avs alla Camera, Francesca Ghirra. «Anche noi ci associamo alla richiesta — le fa eco Maria Chiara Gadda di Iv — perché rischiamo di fare non debito buono ma cattivo, per cui è bene che in quest'Aula si faccia un chiarimento sullo stato di avanzamento», si legge su La Repubblica. «Le proteste arrivano anche al Senato: «Oggi è stato il giorno in cui si è sancita la morte del Pnrr. — afferma il capogruppo M5S Stefano Patuanelli — Lo avevamo detto e denunciato in tutti i modi possibili: cambiare la governance del piano o riprogrammare le spese per creare nuovi capitoli come l'assurdo e inutilizzabile Transizione 5.0, avrebbe portato alla perdita delle risorse. (...) «La sesta relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del Piano — scrive nella prefazione al documento Giorgia Meloni — conferma il primato europeo dell'Italia nella sua realizzazione, per numero di obiettivi conseguiti, per risorse complessive ricevute e per numero di richieste di pagamento formalizzate e incassate». E il ministro Foti precisa che «circa il 92% dell'intero Piano risulta attivato, in fase di attivazione o in chiusura, con una spesa in costante aggiornamento che si è attestata, al 31 dicembre 2024, a 63,9 miliardi di euro, superando il 52% delle risorse finora ricevute». La relazione sottolinea anche il superamento delle difficoltà della rendicontazione. Una valutazione che cozza con quella della Corte dei conti, che ribadisce al contrario come «la carenza di personale negli uffici di rendicontazione e controllo ha prodotto un rallentamento sulle verifiche di spesa», e come «il mancato regolare aggiornamento dei dati sulla piattaforma ReGiS da parte di alcune amministrazioni coinvolte» causi «frequenti disallineamenti tra dati interni e ufficiali», e rappresenti «un elemento di criticità», continua il giornale.

L'UE FRENA SUL RINVIO DELLA SCADENZA DEL PNRR

«La prima reazione, a caldo, ha la traccia della chiusura in Europa e della diffidenza a Palazzo Chigi. Di fronte alla proroga del Pnrr, che Giancarlo Giorgetti si appresta a chiedere all'Ecofin informale dell'11 e 12 aprile, Bruxelles tiene il punto. Così: la scadenza del 2026 non si tocca. L'Ue non può bloccare a priori il tentativo del ministro dell'Economia, ma il commissario al Bilancio, Piotr Serafin, mette subito le cose in chiaro: il percorso è lungo. Soprattutto richiede il consenso dei Ventisette che siedono nel Consiglio e la ratifica da parte dei parlamenti di tutti i Paesi dell'Ue. (...) La procedura è scritta nero su bianco nel regolamento che ha istituito il Recovery, ma assume un peso politico perché Serafin consegna il messaggio ai parlamentari italiani che lo incontrano nella sala Isma del Senato. A sondare le possibilità di successo della mossa di Giorgetti è la senatrice del Pd, Beatrice Lorenzin. Chiede al commissario europeo se l'Italia può allungare il Piano nazionale di ripresa e resilienza fino al 2027. La risposta, viene riferito dai dem, è negativa. Il messaggio è un altro: tutti i Paesi devono impegnarsi a rispettare la tabella di marcia concordata nel 2020. Gli aggiustamenti sono possibili, una nuova revisione sarà ammessa, ma il perimetro delle concessioni si chiude qui. Quello di Serafin potrebbe non essere un messaggio solitario. Lunedì sera toccherà al collega agli Affari economici, Valdis Dombrovskis, affrontare la questione durante il cosiddetto dialogo con gli europarlamentari. Accanto a lui siederà il vicepresidente esecutivo della Commissione, Raffaele Fitto. La primissima fila dell'esecutivo europeo. E i segnali che nelle ultime ore arrivano da Bruxelles dicono che la posizione sull'ipotesi di un rinvio del Piano italiano sarà ferma. Netta: non è prevista alcuna proroga, il termine è il 2026. (...) spalpare la spesa del Pnrr su un arco temporale più lungo ridurrebbe l'impatto sul debito nel 2025-2026, soprattutto considerando che circa 50 dei 72,3 miliardi legati alle ultime quattro rate del Piano sono prestiti, quindi debito. Senza considerare gli interessi da pagare e il capitale da restituire che fanno riferimento alle prime tranche», si legge su La Repubblica.

“Le ragioni del ministro dell’Economia non convincono Giorgia Meloni. La premier è contraria alla proroga. A chi ha avuto modo di sentirla ha spiegato che una richiesta di rinvio oggi, quando manca ancora più di un anno alla scadenza, rischia di trasformarsi in un boomerang. E quindi di sconfessare il messaggio che lei stessa ha affidato alla premessa della relazione sull’attuazione del Piano approvata ieri dalla cabina di regia che si è riunita a Palazzo Chigi.

Una riunione che non ha affronta la questione della proroga. Il rischio, per la premier, è passare dal Paese che ha incassato più di tutti in Europa, arrivando prima degli altri anche sulle richieste di pagamento, a quello che autocertifica errori e ritardi. (...) Proprio adesso che, come ha sottolineato il titolare del Pnrr, Tommaso Foti, è arrivato invece «il momento della responsabilità». I dubbi arrivano a lambire i numeri con cui la Ragioneria ha certificato la spesa a rilento. Al punto che nella maggioranza circolano altri dati: la messa a terra delle risorse viaggerebbe con una media di 2 miliardi al mese e sarebbe già arrivata a 75 miliardi”, continua il giornale.

DAZI, VAVASSORI (ANFIA): “ERRORE NON PIANIFICARE INDIPENDENZA ITALIA DA USA”

“«Un errore madornale non pianificare una indipendenza dell’Europa e di conseguenza dell’Italia, dai dazi minacciati dal presidente degli Stati Uniti Donald Trump». Questa l’immediata reazione di Roberto Vavassori, presidente dell’Anfia, l’associazione che raggruppa i costruttori italiani dell’automobile. (...) «L’Europa è un mercato composto da oltre 500 milioni di persone, maggiore di quello americano che ne conta poco più di 340 milioni, dunque può far sentire la sua voce con autorità, operando come un unico ecosistema, ossia con la massima unione». (...) «Servono fatti concreti considerando anche il settore dei ricambi Usa che vale 100 miliardi di dollari all’anno, di conseguenza anche quello della componentistica italiana può essere penalizzato duramente e indirettamente. Nei primi undici mesi del 2024, la filiera del nostro Paese ha inviato verso gli Stati Uniti oltre 1,5 miliardi (...) I costruttori premium tedeschi, come Bmw e Mercedes, esportano in America ma acquistano molta parte della nostra tecnologia, di conseguenza la nostra catena produttiva verrebbe danneggiata». (...) «Per Ferrari gli Usa rappresentano il primo Paese di esportazione, così come per Lamborghini che vende più di un terzo della sua produzione. Si attendono dall’Unione europea risposte rapide, senza farsi influenzare dalle esigenze dei singoli governi», si legge su Il Corriere della Sera.

“«La nostra regione maggiormente colpita, se dovessero essere messe in atto le minacce annunciate, è la Sardegna che domina l’export dei prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio. L’Europa sta già affrontando una domanda di veicoli sempre più stagnante, deve combattere contro i concorrenti cinesi e i costanti aumenti dell’energia. (...) «Abbiamo ribadito la nostra posizione sulle azioni che devono continuare per dare consistenza e supporto a tutto il settore dell’auto. Abbiamo chiesto anche una nuova regolamentazione per i veicoli, sia leggeri che pesanti, in una chiave di neutralità ingegneristica. Logicamente serve uno stanziamento di fondi a livello nazionale, e una previsione di credito di imposta per le attività di ricerca e sviluppo», continua il giornale.

AUTO, UE: PRONTI CONTRO-DAZI USA DEL 25%

“«Siamo preparati a salvaguardare i nostri interessi economici e, se necessario, forniremo una risposta ferma, proporzionata, solida, ben calibrata e tempestiva a qualsiasi misura ingiusta e controproducente da parte degli Stati Uniti». Il messaggio della Commissione europea ai dazi americani è netta. L’Ue replicherà a Washington con la stessa moneta. Applicherà ai prodotti Usa le medesime tariffe. Un provvedimento è già pronto, la lista prevede soia, carne importata, prodotti industriali, acciaio e alluminio, tessuti, elettrodomestici, materie plastiche. Ma a Palazzo Berlaymont vogliono aspettare metà aprile per emettere una risposta complessiva e non solo sulle auto. L’idea di base è quella di una misura lineare del 25% su tutti i beni importati e sui quali gli States hanno già imposto la loro tariffa. Potrebbe valere tra i 20 e i 25 miliardi. (...) «Ci dispiace – ha spiegato la vicepresidente della Commissione, Teresa Ribera – che l’amministrazione americana stia giocando contro il buon funzionamento del mercato globale. Risponderemo di conseguenza». «La nostra priorità – ha spiegato un portavoce dell’esecutivo europeo – è trovare una soluzione negoziata. Le misure annunciate vanno nella direzione completamente sbagliata». (...) L’Unione, allora, pensa ad una reazione coordinata anche con altri partner mondiali”, si legge su La Repubblica.

“L’ultimo annuncio del Tycoon ha creato sconcerto nei governi europei. «Bisogna scongiurare la guerra dei dazi – ha detto il ministro degli Esteri Antonio Tajani (...) Il presidente francese, Emmanuel Macron, è molto meno ottimista: «Spero che il presidente Trump possa tornare su questa decisione (...) Il governo tedesco chiede una «risposta ferma» dall’Ue. Nella trattativa Bruxelles inserirà anche la Cina con cui intende riaprire il dialogo. «Abbiamo un interesse reciproco – dice il commissario Sefcovic incontrando il vicepremier He Lifeng – nell’affrontare i nostri problemi bilaterali e globali, così come le nostre differenze. La qualità della cooperazione Ue-Cina impatta sulle nostre industrie, ma anche sull’economia globale. Vanno riequilibrate le relazioni commerciali”, continua il giornale.

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



NEWS

Dazi Usa, Anfia: "Le auto di lusso italiane saranno comunque acquistate"

March 28, 2025 Cronaca

Le case automobilistiche italiane hanno espresso preoccupazione per i **dazi Usa** del 25% confermati dal presidente americano Trump a partire dal 2 aprile prossimo. Tra i marchi che saranno colpiti ci saranno anche quelli di lusso come Ferrari, Maserati e Lamborghini, ma secondo Roberto Valvassori, presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), le nuove tariffe potrebbero non impattare sulle vendite di queste vetture. "Se si desidera guidare auto italiane di prestigio, il prezzo non conta. Anzi, può fare la differenza rispetto a un'auto normale. Il consumatore sarà disposto a pagare questa tassa aggiuntiva", ha detto Valvassori, intervistato da Associated Presse. "Questo 25% in più di costo sarà trasferito interamente o parzialmente al consumatore a seconda delle politiche commerciali delle case automobilistiche che decideranno in base alla domanda e all'offerta", ha aggiunto il numero uno di ANFIA, secondo cui le case automobilistiche italiane esportano meno del 14% della loro produzione negli Stati Uniti e

Sport



SPORT

Di Serio per rompere il digiuno di gol, Maran ha tutto da guadagnare

March 28, 2025 Cronaca

I liguri vanno a caccia un successo che rilancerebbe le quotazioni verso la Serie A; le Rondinelle di Maran hanno



Conceaico potrebbe essere il primo dei sacrificati. Le scelte per il Genoa

March 28, 2025



un confronto strategico sul futuro del calcio europeo

March 28, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

il 60% nei Paesi europei. I dazi di Trump, volti a incrementare i posti di lavoro e le entrate fiscali negli Stati Uniti, avranno ripercussioni anche sui ricambi auto importati, che lo scorso anno sono stati valutati 197 miliardi di dollari.

[Source link](#)



Vlahovic e Kolo Muani insieme. Che lezione da Zidane e Del Piero!

March 28, 2025

Cdm, al via la riunione a Palazzo Chigi. Dal decreto Albania al Pnrr, tutte le misure sul tavolo del governo → Aste BTP e CCTeu, collocati 9 miliardi di euro con rendimenti in crescita

Cambi

Convertitore di valute

CHF - Franco Svizzero	Fr	1.00
USD - US Dollar	\$	1.13
EUR - Euro	€	1.05
GBP - Lira sterlina	£	0.88
JPY - Yen	¥	170.68
CNY - Yuan	¥	8.25
ZAR - Rand	R	20.58
ARS - Peso argentino	\$	1 206.79
UYU - Peso uruguayano	\$	48.24
BRL - Real brasiliano	R\$	6.51

il Marzo 28, 2025

FreeCurrencyRates.com

Criptocurrencies

USD	EUR	CNY	GBP
BTC	\$ 85,196.8	(-1.37%) ▼	
ETH	\$ 1,892.80	(-5.51%) ▼	
XMR	\$ 219.61	(-1.55%) ▼	
LTC	\$ 87.78	(-5.68%) ▼	
DASH	\$ 23.15	(-2.80%) ▼	

You May Also Like



Macron: "Europei vogliono restare uniti e costruire pace con la forza"

March 27, 2025



Meghan Markle nel mirino di Gwyneth Paltrow: il video dello sfottò contro la duchessa di Sussex

March 26, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Contatti

Cerca nel sito


[In Primo Piano](#)
[News](#)
[Bauma](#)
[Off-Road](#)
[Marini](#)
[Stazionari](#)
[Automotive](#)
[Componenti](#)
[Vedi tutte le categorie](#)

HYUNDAI The Future Starts Now
HYUNDAI New DX Engines : DX05 / DX08
 Powered by Innovation Clean sheet engine with world best performance and eco-friendly technologies.

2025 DIESEL OF THE YEAR
 DX05 DX08
 HD HYUNDAI INFRACORE

Giornata Economica Federtec 2025: cosa ci dicono i dati in uno scenario di incertezza geopolitica

Si svolta ieri presso la sede di Federtec, a Cinisello Balsamo (MI) la Giornata Economica in cui tradizionalmente vengono presentati i dati relativi all'andamento dei settori Fluid Power, Mechanical Power Transmission, oltre allo scenario macro-economico e all'andamento del settore delle macchine da costruzione, analizzato da Unacea.

28 Marzo 2025 di Redazione

In primo piano

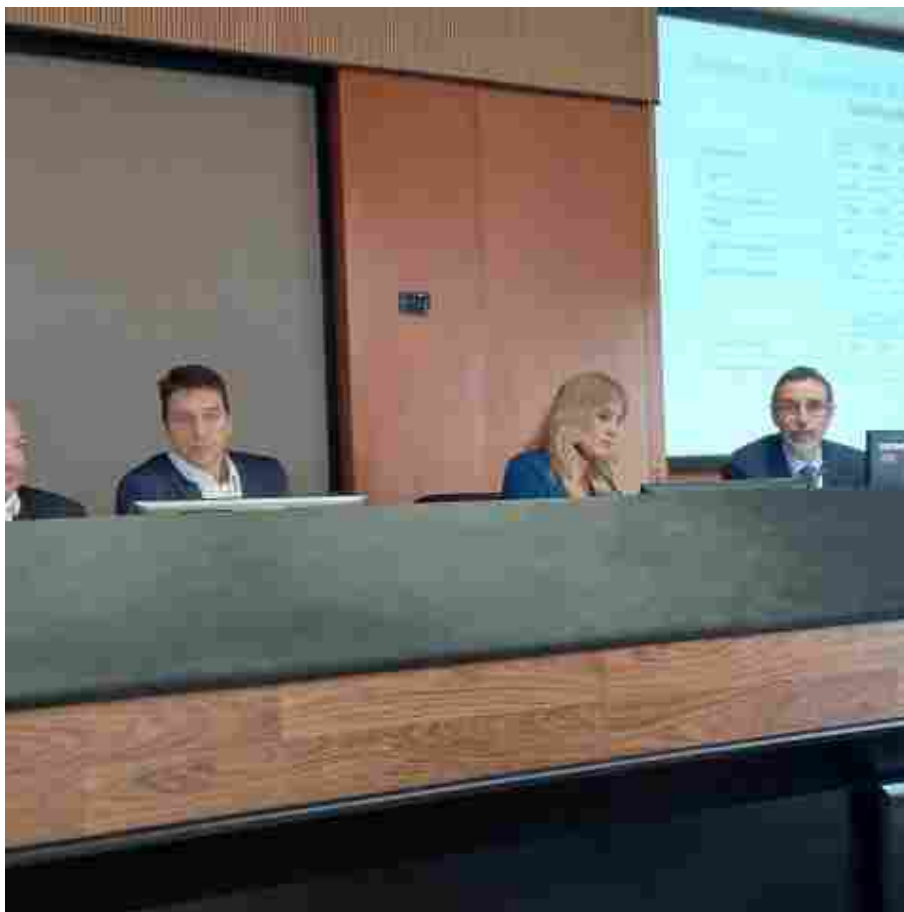
HD Hyundai Infracore dai compatti G2 al Diesel of the Year 2025

🕒 19 Marzo 2025

📍 Diesel of the Year, Off-Road

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Si svolta ieri presso la sede di Federtec, a Cinisello Balsamo (MI) la Giornata Economica in cui tradizionalmente vengono presentati i dati relativi all'andamento dei settori Fluid Power, Mechanical Power Transmission, oltre allo scenario macro-economico e all'andamento del settore delle macchine da costruzione, analizzato da Unacea.

Ci si è concentrati sull'interpretazione dei dati e sulle previsioni per il 2025, particolarmente difficili in uno scenario globale incerto come quello attuale, in cui non si conosce ancora l'impatto che potrà avere la politica dei dazi annunciata da Donald Trump (proprio di ieri mattina è la notizia dell'applicazione negli Stati Uniti dei dazi alle auto di importazione a partire dal 2 aprile). Il calo della produzione industriale preoccupa moltissimo il settore, così come l'aumento del costo dell'energia.

Il **presidente di Federtec Mauro Rizzolo** ha aperto il lavoro ricordando la mission della federazione: *"Dobbiamo comprendere lo stato di salute del nostro settore, fornire informazioni e chiavi di lettura dei dati e infine contribuire al dibattito pubblico"*.

La presentazione dei dati del comparto è affidata a **Marco Ferrara, direttore Federtec**: per quanto riguarda i sistemi di trasmissione di movimento e di potenza, la produzione è calata del -8,6%, l'export del -8,7%. *"Si tratta di un calo significativo dopo tre anni di crescita, ma siamo ancora su valori molto alti, da picco"*. Anche il mercato della distribuzione è calato del -5,9%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'andamento del settore Fluid Power è analizzato da **Alessandro Carmona** (*sopra*), **President Industrial Division di Danfoss Power Solutions Danfoss e vicepresidente Federtec**: per quanto riguarda l'oleodinamica, la produzione in Italia è calata del 12%, l'export del -11%, e anche il mercato nazionale ha registrato un calo significativo 8-14%). Un po' meglio la pneumatica, con un calo produttivo del -5%. In totale il settore Fluid Power cala dunque del -10%, ma il saldo commerciale è positivo di 2 miliardi, quindi ancora su livelli alti. Per quanto riguarda i settori di applicazione, l'agricolo è sceso del -12%, le costruzioni del -11% e l'unico settore in leggera crescita (+2,5%) è quello delle macchine da imballaggio. Il mercato più importante per l'export sono gli Usa (36%), seguiti da Cina (27%) e Germania (10%), con aspettative negative per il 2025 (un po' meno fosche nel settore della pneumatica).

Passa poi la parola a **Fabio Gallo, Strategic Marketing Director presso Carraro DriveTech nonché consigliere Federtec**: "Il 2024 è stato un anno di decrescita perché dipendiamo fortemente dal settore mobile: l'on-highway è in grande difficoltà, ma anche l'off-highway che per noi è un mercato più importante. Nel settore agricoltura/costruzioni, a livello globale c'è stata una contrazione non particolarmente severa, più grave invece in Europa. La produzione è calata del -8,4% nelle trasmissioni, -7,2% nei cuscinetti e -5,4% negli ingranaggi. Le aziende italiane hanno mostrato comunque una buona resilienza nonostante la forte dipendenza dalla Germania, attuale 'malato d'Europa' (è di pochi giorni fa la notizia della ristrutturazione in seno a ZF, che per noi ha sempre rappresentato un punto di riferimento)".



Emanuela Carcea del Centro Studi Federmacchine (*sopra*) ha poi presentato due dettagliati report: il primo sull'analisi dei bilanci di 169 aziende associate Federtec nel triennio 2021-23, dove ha evidenziato come, nonostante il calo degli utili, le aziende del comparto macchine abbiano mostrato un minore indebitamento rispetto ad altri settori. Il secondo studio riguarda i beni strumentali e ha mostrato indicatori tutti negativi per via del calo delle esportazioni. Per il 2025 si prevede un anno stazionario, con un fatturato in crescita del +2%, ma probabilmente le previsioni dovranno essere riviste alla luce delle novità doganali.

Lo scenario macro-economico e il mercato delle macchine da costruzione

Lo scenario per l'Italia e le prospettive per il 2025 sono analizzate anche da **Ciro Rapacciuolo, Senior Economist del Centro Studi di Confindustria**: *"Il 2024 nel settore industriale è stato un anno di modesta crescita (+0,7%), con una tendenza al risparmio più che ai consumi. Le previsioni sono positive perché il reddito disponibile reale pro-capite è aumentato e anche il taglio dei tassi da parte della BCE ci sta aiutando. Vanno male però gli investimenti in impianti e macchine, situazione che potrebbe aggravarsi con l'introduzione dei dazi. È urgente aprire un tavolo di trattativa europeo. In Italia, nonostante il crollo della produzione, abbiamo recuperato con il settore dei servizi. In maggiore sofferenza sono ovviamente l'automotive e il comparto moda"*.



Come sempre molto atteso l'intervento di **Luca Nutarelli, direttore di Unacea** (sopra), sull'andamento del mercato delle macchine da costruzione: *"L'incertezza la fa da padrona anche nel nostro settore. Le cose non vanno malissimo, ma le troppe incognite impediscono di sviluppare piani industriali aggressivi. Le aziende italiane resistono grazie a un tipo di struttura abituata a muoversi anche nell'incertezza. Ricordiamo che Industria 4.0 nacque senza considerare le macchine da costruzione, inserite successivamente e con successo: gli incentivi sono serviti a svecchiare il parco macchine e a renderlo meno impattante dal punto di vista ambientale. La 5.0 ha estromesso il motore a combustione anche Stage V, anche se può essere alimentato da carburanti non fossili. Sappiamo bene che l'elettrico non è applicabile a tutti i tipi di lavori e che attualmente occupa solo lo 0,3% del mercato. Per quanto riguarda i nostri mercati di sbocco, stiamo attenzionando l'India, il Giappone e la Corea del Sud".*

E ora i dati: le macchine movimento terra vedono un calo del -12%, quelle da costruzione del -11%, ma non è un dato del tutto negativo. Alcune categorie hanno il segno più: dozer, escavatori cingolati, minipale compatte, dumper articolati. *"Rispetto alla crisi del 2013 (solo 5.990 macchine vendute) e al picco del 2022 (25.000), siamo ancora in una fase di picco. Per il movimento terra, nel 2025 ci aspettiamo un -2,5% (20.471 macchine), anche perché i lavori ci sono e le macchine stanno lavorando: ce lo conferma la diagnostica a distanza. In Europa il mercato italiano, insieme a quello portoghese, è quello che è cresciuto di più".*

Tasto dolente, l'automotive

Conclude la giornata Federtec 2025 l'esposizione di **Miriam Sala dell'Area Studi e statistiche dell'ANFIA**: *"L'automotive, già in fase di trasformazione, potrà essere particolarmente colpito dalla questione dei dazi, ma non sappiamo ancora come gli Usa si comporteranno con l'importazione della componentistica. L'incertezza economica e l'aumento dei costi hanno un impatto negativo sulla domanda, già notevolmente ridotta nel 2024. A livello globale la produzione è aumentata (un terzo delle auto prodotte viene dalla Cina), con in cima alla classifica Toyota, Volkswagen e Renault-Nissan. In Europa la produzione è rimasta stabile ma si è ridotta del 12,1% rispetto al 2019. L'Italia è in grande sofferenza: -32,3% rispetto al 2023 (300mila veicoli in meno) e -35,4% rispetto al 2019. Il resto della filiera automotive ha visto un calo ma meno significativo".*