



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 10 al 16 dicembre 2024

Torino, 20 dicembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	10/12/2024	<i>Anfia, caduta libera della produzione auto, -32,4% a ottobre</i>	2
29	La Repubblica	10/12/2024	<i>"Stellantis, l'Italia al centro patto su fabbriche e indotto" (D.Longhin)</i>	5
	Corriere.it	10/12/2024	<i>Auto, i numeri del crollo: -41% nei primi dieci mesi del 2024. Frena la produzione industriale</i>	6
	Corrieredellosport.it	10/12/2024	<i>Anfia, caduta libera della produzione auto, -32,4% a ottobre</i>	7
	Inforicambi.it	10/12/2024	<i>Autopromotec Talks, a Roma il terzo appuntamento</i>	9
	Lastampa.it	10/12/2024	<i>Mezzi pesanti, Anfia: novembre in rosso per tutti i comparti</i>	12
	Rainews.it	10/12/2024	<i>Auto in caduta libera, la produzione cede il 32,4% a ottobre</i>	14
	Rainews.it	10/12/2024	<i>Automotive L'indotto auto in crisi: Psa Pipes chiusa, Yazaki in cerca di un futuro Lorenza Castagner</i>	15
	Rainews.it	10/12/2024	<i>Crolla produzione automotive in Italia</i>	17
	Repubblica.it	10/12/2024	<i>"Stellantis, l'Italia al centro: patto su fabbriche e indotto" - la Repubblica</i>	18
	Repubblica.it	10/12/2024	<i>Mezzi pesanti, Anfia: novembre in rosso per tutti i comparti</i>	21
	Staffettaonline.com	10/12/2024	<i>Autobus, l'elettrico supera l'ibrido</i>	23
	Tuttosport.com	10/12/2024	<i>Anfia, caduta libera della produzione auto, -32,4% a ottobre</i>	24
	Vadoetornoweb.com	10/12/2024	<i>Novembre nero per il mercato di camion e trainati. ANFIA: Necessario un cambio di passo a livello po</i>	26
	Adnkronos.com	11/12/2024	<i>Autopromotec Talk, per componentistica e postvendita il Made in Italy e' una ricchezza</i>	28
20	Il Sole 24 Ore	11/12/2024	<i>Accordo Ue-Mercosur, ecco chi ci guadagna e chi ci perde in Italia (L.Orlando)</i>	31
37	Corriere della Sera	11/12/2024	<i>Industria, crolla l'auto: -40,4% (M.Sabella)</i>	34
1+20/1	La Stampa	11/12/2024	<i>Stellantis: Trasnova stop ai licenziamenti (M.Bresolin/C.Luise)</i>	35
1+2	Il Messaggero	11/12/2024	<i>La frenata dell'industria. Stellantis congela le uscite (F.Pacifico)</i>	38
4	Libero Quotidiano	11/12/2024	<i>Italia Paese con piu' auto per abitante. Ma le elettriche sono soltanto lo 0,6% (M.Zaccardi)</i>	40
1+6	Il Mattino	11/12/2024	<i>Stellantis, c'e' l'accordo su Trasnova congelati 400 licenziamenti (F.Pacifico)</i>	42
38	Tuttosport	11/12/2024	<i>Stellantis, prove di dialogo con il Governo (M.Sa.)</i>	44
	Borsaefinanza.it	11/12/2024	<i>Tavolo Automotive: cos'e' e cosa prevede</i>	45
	Geagency.it	11/12/2024	<i>Auto, Giorda (Anfia): Costo energia da abbattere, e' fattore debolezza imprese</i>	51
	Ilfattoquotidiano.it	11/12/2024	<i>L'allarme della filiera dell'auto: "Necessari ammortizzatori per tre anni o licenziamenti". Lo studi</i>	54
	Ilsole24ore.com	11/12/2024	<i>Accordo Ue-Mercosur: chi ci guadagna e chi ci perde</i>	56
	Ilsole24ore.com	11/12/2024	<i>Borgo 4.0: una smart city al servizio del cittadino</i>	58
	Nicolaporro.it	11/12/2024	<i>Volkswagen, transizione suicida: la crisi dell'auto green travolge l'Italia</i>	59

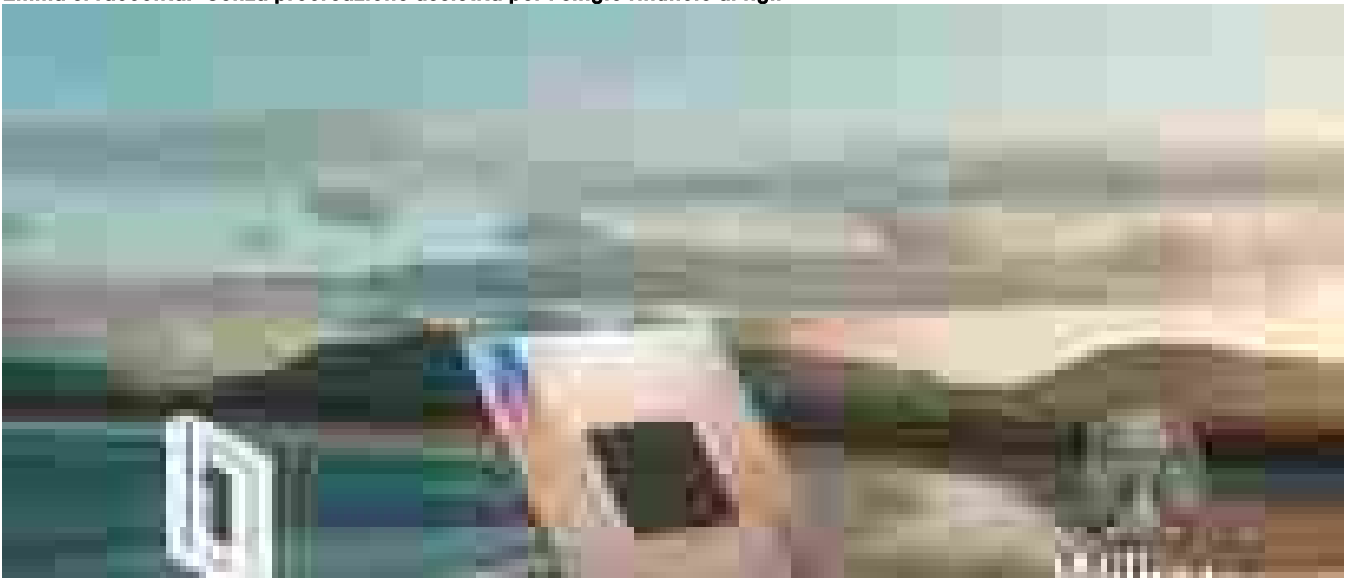
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Emma si racconta: "Senza procreazione assistita per i single rinuncio ai figli"



Risolto in 5 minuti il calcolo più lungo dell'universo VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

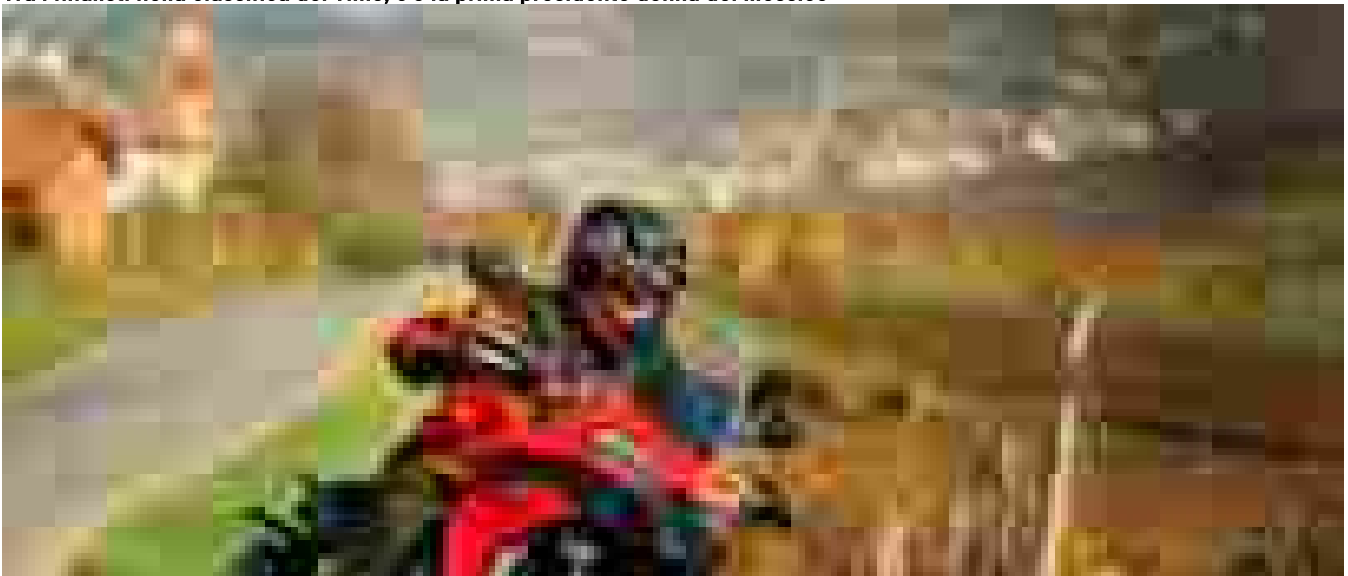
089849



Angelina Mango, intersessuale e dissing: i più cercati in Italia del 2024



Tra i finalisti nella classifica del Time, c'è la prima presidente donna del Messico



ANSCom

Nuova Ducati Multistrada V2 nel segno del piacere di guida

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi Siria Malattia Congo Esplosione Calenzano Luigi Mangione
/ Regione Campania

Naviga

Anfia, caduta libera della produzione auto, -32,4% a ottobre

'Ottavo calo consecutivo, situazione del settore complessa'

TORINO, 10 dicembre 2024, 18:39

Redazione ANSA



↑ © ANSA/EPA

"A d ottobre l'indice della produzione automotiva italiana accentua la flessione con l'ottavo calo consecutivo (-32,4%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. "La produzione domestica delle sole auto - spiega - ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8% su ottobre 2023. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il segno meno a ottobre (-40,4%) così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori, che chiude il mese a -28,9%, aggravando il calo registrato a settembre. La situazione del settore nel nostro Paese si prospetta sempre più complessa e incerta".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



AUTOMOTIVE

“Stellantis, l'Italia al centro patto su fabbriche e indotto”

**Il capo Europa
Imparato: “Mirafiori ha
un futuro con la 500”
Oggi al ministero si
affronta il caso Trasnova
di Diego Longhin**

TORINO – Un piano che indichi quali saranno le auto prodotte fabbrica per fabbrica da Stellantis in Italia e una proposta: un patto con le aziende della componentistica per affrontare insieme la transizione green. «L'Italia è il centro della strategia di Stellantis», è la promessa di Jean-Philippe Imperato, il capo Europa del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa. Sarà lui a rappresentare l'azienda il 17 dicembre al tavolo con il ministro Urso, i sindacati e l'Anfia, la sigla che raggruppa le aziende della filiera. Imperato ha anticipato la filosofia del piano intervenendo a *XXI Secolo*, la trasmissione di Rai 1 di Francesco Giorgino.

L'azienda oggi parteciperà con il capo delle Risorse Umane, Giuseppe Manca, al tavolo al ministero sul caso Trasnova, l'azienda che si occupa di logistica nei piazzali delle fabbriche Stellantis rimasta senza commesse. Ha licenziato 97 addetti,

ai quali si aggiungono quelli delle aziende, Logitech e Teknoservice, in subappalto. Ieri si è aggiunta la Yazaki, multinazionale giapponese che ha licenziato 52 persone nella sede di Torino dopo che si sono ridotti gli ordini Maserati.

Per Imperato «Stellantis considera l'Italia come un punto chiave di sviluppo. Daremo un piano industriale per fabbrica, concreto. Lo sto valutando in questi giorni». E poi puntualizza: «Voglio essere semplice e chiaro con il ministro Urso, non ci saranno promesse non mantenute, ma macchine e motori che arrivano per ogni impianto». Tra le promesse l'incremento della produzione: «L'Italia sarà al secondo posto in Europa nel 2029». Il capo Europa si concentra sul futuro dello storico stabilimento di Torino. «Mirafiori è vivo e sarà sviluppato. E la 500 sarà sempre fatta a Mirafiori». Non solo la ibrida che arriverà a novembre del 2025 e promette di far salire la produzione di 100 mila vetture, ma quella elettrica di prossima generazione. «Stiamo già preparando la nuova 500 che verrà. Metteremo a Mirafiori il futuro della 500, la nuova vettura elettrica, che guarda al 2032 e 2033. Quindi non c'è dubbio, Mirafiori avrà lavoro», sottolinea Imperato che ricorda il trasferimento, sotto il suo governo, delle sedi centrali del merca-

to Europa e dei veicoli commerciali a Torino. Complesso dove si trova il reparto dove si costruisce la trasmissione elettrica che viene montata sui veicoli ibridi. «Ne facciamo 60 mila al mese per tutta l'Europa», dice. E sulle multe che rischiano di piovere sulle case automobilistiche, dai 15 ai 17 miliardi di euro, per il superamento delle emissioni di CO2, Imperato si mostra preoccupato. Prova a dare una spiegazione: «Entro quattro settimane, per esempio, io devo vendere 20% delle macchine elettriche. Allora, fatto 100 oggi siamo a 12 macchine vendute su 100. C'è un salto mortale da fare a livello elettrico». Questo, però, non vuol dire fare passi indietro, ma affrontare la sfida e il percorso in modo condiviso, anche se il presente non è solo a batteria: Stellantis sta per lanciare 14 macchine e per ogni elettrica ci sarà anche l'ibrida.

Il capo Europa lancia l'idea di un patto tra Stellantis e la componentistica per affrontare insieme la transizione green. «Se la giochiamo bene tra la forza nostra e la componentistica, possiamo inventarci un qualcosa: un'alleanza tra i fornitori più sviluppati e Stellantis per affrontare questa transizione elettrica non come un incubo ma come un'opportunità. Sono sicuro che lo possiamo fare e questo farà parte delle proposte che faremo a Urso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In presidio
I lavoratori di Trasnova in sit-in davanti ai cancelli di Pomigliano e Melfi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, i numeri del crollo: -41% nei primi dieci mesi del 2024. Frena la produzione industriale

Secondo l'Anfia da gennaio a ottobre sono state prodotte solo 227 mila auto. Produzione industriale in calo per il 21esimo mese consecutivo: a ottobre -3,6% rispetto al 2023 secondo i dati Istat. Ancora numeri preoccupanti dall'andamento della produzione industriale in Italia. Secondo i dati Istat, a ottobre 2024 l'indice destagionalizzato della produzione industriale è rimasto invariato rispetto a settembre. Tuttavia secondo le elaborazioni dell'Istituto di statistica, nella media del trimestre agosto-ottobre il livello della produzione industriale è diminuito dello 0,7% rispetto ai tre mesi precedenti. Al netto degli effetti di calendario, a ottobre 2024 l'indice complessivo della produzione industriale anno su anno registra infine una contrazione del 3,6% e chiude a -3,3 per cento i primi dieci mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023. Nel dettaglio la riduzione è meno pronunciata per i beni di consumo e l'energia (-0,8% per entrambi i settori), mentre risulta più rilevante per i beni intermedi (-5,2%) e per i beni strumentali (-4,4%). La caduta tendenziale della produzione industriale dura ormai ininterrottamente da febbraio 2023, registrando il 21° calo consecutivo nei dati corretti per gli effetti di calendario. L'allarme della Cna «Siamo fortemente preoccupati dalla significativa flessione della produzione industriale registrata a ottobre dall'Istat sia su base mensile sia su base annua. Tanto più perché si tratta di una flessione diffusa in tutti i settori di attività», ha commentato attraverso un comunicato la Confederazione nazionale dell'artigianato e della Piccola e media impresa (Cna). «Probabilmente è l'andamento negativo sul fronte delle esportazioni ad aver pesato in modo rilevante su questa caduta. Il risultato per ora è una riduzione del peso dell'industria sul prodotto interno lordo, pericoloso per un Paese manifatturiero come l'Italia, la seconda manifattura d'Europa dopo la Germania, dove l'industria fa da traino anche ai servizi». Il tracollo del settore auto: - 41,5% in 10 mesi. A questi dati sull'andamento generale della produzione industriale si aggiunge la vera e propria mazzata che arriva dall'analisi della produzione di autoveicoli relativa al mese di settembre. Sempre secondo l'Istat la riduzione rispetto all'anno precedente (dati corretti per l'effetto di calendario) è addirittura del 40,4%, con una diminuzione che nei primi 9 mesi del 2024 tocca il 27,9%. Nel dettaglio la voce autoveicoli comprende telai e unità complete per autovetture, autobus, autocarri derivanti da autovetture, camper, motori per autoveicoli e trattori, autogru. Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture ad ottobre 2024 ammonta ad oltre 16 mila unità, in discesa del 67,8% su ottobre 2023. Nel cumulato dei dieci mesi, invece, sono state prodotte oltre 272 mila autovetture, con una contrazione del 41,5% su gennaio-ottobre 2023. 10 dicembre 2024



BREAKING NEWS

Anfia, caduta libera della produzione auto, -32,4% a ottobre

'Ottavo calo consecutivo, situazione del settore complessa'

🕒 1 min
📅 10.12.2024 18:39

f (ANSA) - TORINO, 10 DIC - "Ad ottobre l'indice della produzione automotive italiana accentua la flessione con l'ottavo calo consecutivo (-32,4%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. "La produzione domestica delle sole auto - spiega - ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8% su ottobre 2023. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il segno meno a ottobre (-40,4%) così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori, che chiude il mese a -28,9%, aggravando il calo registrato a

settembre. La situazione del settore nel nostro Paese si prospetta sempre più complessa e incerta". (ANSA).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da non perdere



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY
INFORICAMBI

BANCA
DATI



Home Fiere ed Eventi

FIERE ED EVENTI

Autopromotec Talks, a Roma il terzo appuntamento

By **Marco Lasala** 10 Dicembre 2024

1 0

Tempo di Lettura: 3 min



Il terzo appuntamento di **Autopromotec Talks** è andato in scena oggi a Roma, presso Palazzo Cinquecento.

Con il titolo *"Quando ogni pezzo conta: il valore del Made in Italy nella componentistica e postvendita automotive"*, ad **Autopromotec Talks** riflettori puntati su delle eccellenze italiane dell'aftermarket automotive.

Ad aprire il talk, **Alessandra Pastorelli, Capo Uff. II della Dir. Gen. Promozione Sistema Paese del MAECI (Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale)**. Un orizzonte difficile si prospetta per l'aftermarket italiano e per per l'industria legata alla componentistica, ma come sempre accade, da grandi sfide derivano grandi opportunità. Così, il Min. Tajani ha deciso di chiamare **"Diplomazia della Crescita"**, lo strumento che punta a mettere in contatto istituzioni private e pubbliche, al fine di favorire l'internazionalizzazione delle imprese.

ULTIME NOTIZIE



Sicurezza stradale, nuova piattaforma tecnologica Navigard

10 DICEMBRE 2024



Volkswagen, fabbriche chiuse per colpa delle auto elettriche?

10 DICEMBRE 2024



Mercedes-AMG PureSpeed, oltre i limiti dell'immaginazione

10 DICEMBRE 2024



DKV Box Italia Fleet vince il premio "Il Logistico dell'Anno 2024"

10 DICEMBRE 2024



Un lavoro di squadra, il cui fine è quello di accompagnare l'industria italiana verso un profondo e continuo cambiamento. Il **Ministro Affari Esteri, insieme ad ICE**, sta mettendo a punto un programma di accelerazione delle esportazioni basato sulla raccolta di nuovi contatti professionali (lead generation) per le nostre imprese (istituzionali e private) nei mercati esteri, attraverso una campagna di comunicazione mediatica del Made in Italy sui principali Paesi di destinazione dell'export italiano ed emergenti.

Andrea Mattiello, Ufficio Beni Strumentali AGENZIA ICE, afferma che al fine di promuovere le imprese italiane nei processi di internazionalizzazione e promuovere i loro prodotti nel mondo per attrarre investitori esteri, l'ICE-Agenzia si occupa di assisterle in questo lungo e difficile processo.

In occasione della nuova edizione di una delle fiere dell'aftermarket, più importanti al mondo, sono previsti oltre 1.200 espositori provenienti da tutti il mondo e un pubblico di visitatori di oltre 100.000 persone. Il sostegno ad Autopromotec del MAECI e Agenzia ICE, risulta determinante per supportare un settore che determina una quota di PIL importante per tutto il paese.

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha affermato, in occasione del terzo appuntamento di **Autopromotec Talks**, che una vettura con motore a combustione interna è costituita da circa 30.000 parti. In Italia l'industria della componentistica ha raggiunto livelli di eccellenza, rappresentando da oltre 20 anni uno dei settori di punta dell'export, per un avanzo commerciale di oltre 5 miliardi di euro.

È urgente, dunque, che il legislatore introduca norme che possano rendere competitive le imprese italiane che operano nell'aftermarket, in questo particolare periodo di transizione energetica.

Luciano Palmitessa CEO di UNIGOM, ha focalizzato il suo intervento sui veicoli in circolazione e sulla loro manutenzione. Ogni vettura porta con sé circa 60 kg di gomma, tra pneumatici, tubazioni freno, supporti motore e componenti essenziali. Sono componenti invisibili, fondamentali per la sicurezza di un veicolo, ma anche per la sua affidabilità e comfort. UNIGOM ha scelto di investire sulla produzione locale per portare in alto il "Made in Italy".

Autopromotec Talks, da ANFIA a Federlavaggi

Cinzia Motta, Responsabile Commerciale di OMCN, pone al centro del suo intervento, i ponti sollevatori. La normativa italiana è stata presa in tal senso, come riferimento del settore, introducendo requisiti sempre più stringenti sulla sicurezza e imponendo svariate certificazioni.

Marco Costamagna, Presidente di Federlavaggi, afferma che gli autolavaggi sono i protagonisti nel settore aftermarket automotive, in quanto portatori dell'industria 4.0.

Competitività, innovazione e controllo da remoto, forte di oltre 150 brevetti, Federlavaggi è sinonimo di competitività e rispetto per l'ambiente. Il comparto del lavaggio auto genera ogni anno, un giro di affari di 2,5 miliardi di euro e una forza lavoro di 1.000 persone.

Con una media di 6 cicli di lavaggio per automobilista e punte di 18 per veicoli nuovi, l'Italia è leader europeo per densità di impianti, con uno ogni 3.000 automobilisti.

Altre eccellenze italiane protagoniste del terzo appuntamento di **Autopromotec Talks** sono state:

Francesca Paoli, CEO della Dino Paoli srl, realtà specializzata nella produzione di avvitatori per veicoli commerciali e stradali

Gianni Menghini, Presidente Meclube, in quanto rappresentante di una l'eccellenza italiana nella progettazione e sviluppo di apparecchi per la lubrificazione destinati alle autofficine, con l'obiettivo di migliorare e facilitare il lavoro quotidiano nei garage

Antonio Cirillo, Responsabile commerciale e Marketing di Kimicar, realtà italiana specializzata nella produzione di prodotti chimici per la cura dei veicoli.

L'ultima parola spetta a **Renzo Servadei, Amministratore Delegato di Autopromotec**, il quale spiega come ogni singola realtà di eccellenza italiana nell'aftermarket, rappresenti un anello fondamentale per la creazione della catena di valore che rende l'Italia competitiva nel mondo dell'automotive e dell'aftermarket.

Articolo precedente



Progetto 'Auricambi Vincente' di SOS AUTOMOTIVE offre soluzioni innovative per la crescita dei ricambisti

ARTICOLI CORRELATI



Automechanika Dubai 2024, innovazione e collaborazione



Arexons ad Automechanika Dubai 2024

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mezzi pesanti, Anfia: novembre in rosso per tutti i comparti

TELEBORSA

Publicato il 10/12/2024
Ultima modifica il 10/12/2024 alle ore 15:12



Nel mese di novembre tutti i comparti registrano segno negativo: gli **autocarri** invertono la tendenza positiva di ottobre, mentre i **veicoli trainati** peggiorano la flessione del mese scorso con un calo a doppia cifra e anche gli **autobus** accentuano la contrazione del mese precedente.

Analizzando nel dettaglio il mercato di **novembre 2024**, nel mese sono stati rilasciati 1.985 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-24,1% rispetto a novembre 2023) e 1.150 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-19,7%), suddivisi in 125 rimorchi (-2,3%) e 1.025 semirimorchi (-21,4%).

Nei **primi undici mesi** del 2024 si contano 26.810 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,8% in meno rispetto ai primi undici mesi del 2023, e 12.612 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-14,1% rispetto a gennaio-novembre 2023), così ripartiti: 1.272 rimorchi (+0,7%) e 11.340 semirimorchi (-15,5%). Per gli autocarri, nei primi undici mesi del 2024, tre aree geografiche del Paese presentano una variazione negativa: -2,6% il Nord-Ovest, -2,4% l'area Sud e Isole e -1% le regioni del Centro; cresce invece del 3,1% il Nord-Est.

Per **classi di peso**, a gennaio-novembre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+96,8%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+9,9%). In calo, invece, i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-4,3%), i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-4,2%) e i veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (-1,3%).

Nei primi undici mesi del 2024, gli **autocarri rigidi** risultano in crescita del 2,2%, mentre i **trattori stradali** chiudono a -3,5%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i **veicoli da cantiere** (+20,1%), mentre i veicoli stradali chiudono in lieve flessione (-0,8%).

Analizzando il mercato per **alimentazione**, nei primi undici mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,8% (stessa quota di gennaio-novembre 2023), per un totale di 481 unità, mentre gli **autocarri elettrici** e **ibridi gasolio/elettrico** rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nei primi undici mesi del 2023).

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

08/11/2024



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

11/10/2024

Mercato italiano autocarri, ANFIA: a settembre +6,5%. In flessione veicoli trainati e autobus (-33,3%)

28/10/2024

Anfia, sconcerto per taglio da 4,6 miliardi di euro al Fondo automotive

[▶ Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

10/12/2024

Banche italiane, S&P alza a "positivo" il trend di rischio

10/12/2024

New York: nuovo spunto rialzista per Edwards Lifesciences

10/12/2024

New York: positiva la giornata per American Airlines

10/12/2024

"La forte contrazione nelle immatricolazioni registrata nel mese di novembre mette ulteriormente in evidenza la necessità di un cambio di passo nella gestione delle politiche a supporto della transizione sostenibile del settore dell'autotrasporto – commenta **Luca Sra**, Delegato ANFIA per il trasporto merci –. Pur accogliendo con soddisfazione la recente pubblicazione del decreto direttoriale attuativo della prossima edizione del Fondo Investimenti, non si può evitare di ribadire la necessità già espressa dalle principali associazioni del settore di strutturare un fondo pluriennale per il rinnovo dell'attuale parco circolante, valorizzando le motorizzazioni di ultima generazione a gas naturale (compressato o liquefatto) e a diesel compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. Si augura pertanto che tale proposta possa essere ancora recepita nel corso dell'esame del disegno di legge di bilancio in discussione in Parlamento. Al tempo stesso, si auspica che il taglio delle risorse allocate per il settore automotive non colpisca i pur esigui stanziamenti destinati agli investimenti delle piccole e medie imprese per l'acquisto di veicoli commerciali a zero emissioni allo scarico, la cui produzione realizzata in Italia rappresenta un'eccellenza a livello europeo. Si invita pertanto il decisore pubblico a confermare tale misura per il 2025 e a valutare contestualmente la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili".

L'impegno delle imprese italiane per la **decarbonizzazione** del **trasporto pesante** è stato oggetto, lo scorso 21 novembre, del side event "**Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo**" organizzato da ANFIA, ANITA, Assogasliquidi-Federchimica e UNEM a Baku, in occasione della COP29. L'evento è stato l'occasione per approfondire e delineare percorsi realistici e pragmatici in grado di garantire il raggiungimento degli sfidanti obiettivi globali di lotta al cambiamento climatico, valorizzando filiere industriali, infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

È stata ribadita l'importanza e l'urgenza di intervenire a livello europeo per modificare la regolamentazione sui target di riduzione delle emissioni dei veicoli, introducendo un "**carbon correction factor**", così da affiancare alle tecnologie elettriche e ad idrogeno, anche quelle alimentabili con carbon neutral fuels (biocarburanti avanzati, biometano, bioGNL e BioGPL, recycled carbon fuels, e-fuels o carburanti sintetici).

Servizio a cura di **teleborsa**

New York: vendite diffuse su Oracle

> Altre notizie

CALCOLATORI

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDi News Network S.p.A.
Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -
P.I. 01578251009 Società soggetta

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

32,4% a ottobre

Lo certifica l'Anfia, che registra l'ottavo calo consecutivo: "La situazione del settore nel nostro Paese si prospetta sempre più complessa e incerta"

10/12/2024 Tgr Piemonte

Auto Stellantis in costruzione

"Ad ottobre l'indice della produzione automotive italiana accentua la flessione con l'ottavo calo consecutivo (-32,4%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia.

"La produzione domestica delle sole auto - spiega - ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8% su ottobre 2023. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il segno meno a ottobre (-40,4%) così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori, che chiude il mese a -28,9%, aggravando il calo registrato a settembre. La situazione del settore nel nostro Paese si prospetta sempre più complessa e incerta".

"Gli obiettivi previsti di elettrificazione - aggiunge Giorda - non sono stati raggiunti, e un mercato poco vivace, che non sta andando nella direzione sperata, contribuisce a ostacolare anche la crescita dei volumi produttivi. Siamo infatti ancora ben lontani dal valore soglia del milione di veicoli leggeri prodotti. Per questa ragione resta importante creare le condizioni per risollevare i volumi produttivi, strutturando al più presto un piano di politica industriale che possa concretamente sostenere le nostre imprese, supportandole nella transizione energetica e favorendo gli investimenti in R&S per colmarne i gap di competitività".

Tag Produzione automotive ANFIA Torino

L'indotto auto in crisi: Psa Pipes chiusa, Yazaki in cerca di un futuro

Sono 700 le aziende della filiera, quasi 70.000 addetti con quelli di Stellantis: è come se fosse in bilico un comune di medie dimensioni

10/12/2024 Lorenza Castagneri, montaggio di Simone Bucca

E' come se fosse in bilico un comune di medie dimensioni. Sono 56.300 in Piemonte i lavoratori in circa 700 imprese della filiera dell'auto, dice l'associazione del settore **Anfia**, più circa 12.000 addetti di Stellantis. Quasi 70 mila in totale.

Nell'indotto c'è anche **Trasnova: 14 i dipendenti, sul nostro territorio, al momento lasciati a casa**. Ma anche per molti altri sarà un Natale ricco solo di ansia.

Alla Psa Pipes di Nichelino, sono 26 le persone licenziate.

L'azienda ha chiuso a fine novembre per mancanza di ordini. Mercoledì 11 dicembre, all'Unione Industriali, si parlerà del futuro di **Yazaki**. Con le commesse di Maserati azzerate, ha avviato il licenziamento di 52 persone, a Grugliasco.

Intanto, Stellantis promette che punterà sul Piemonte: "Il piano per Mirafiori si sta consolidando. Non molliamo Mirafiori e non molliamo Torino". Ad assicurarlo è Jean Philippe Imparato, responsabile Europa dell'ex Fiat. "In questo momento - aggiunge - stiamo sviluppando la 500 ibrida che arriverà il più presto possibile, a novembre del 2025. Arriveremo a produrre 100.000 vetture all'anno. Porteremo qui anche la nuova 500 elettrica e questo ci farà arrivare al 2032-2033. **Quindi non c'è dubbio: Mirafiori avrà lavoro**".

L'indotto ci spera. A ottobre il ricorso alla cassa integrazione è **creciuto del 60 per cento rispetto a un anno fa**, stima la

Indotto, arrivano i licenziamenti di Natale: chiude la Yazaki a Grugliasco

Imparato: "Non molliamo né Torino né Mirafiori, avanti a bomba sull'ibrido"

VIDEO Chiude la Psa Pipes: "Un'azienda sana, ora cerco un lavoro ai miei operai"

VIDEO Più di 70mila posti a rischio nell'automotive piemontese

Fiom.

Con Fim e Uilm sta trattando sul rinnovo per un anno dell'ammortizzatore sociale per i circa 400 lavoratori della **Lear di Grugliasco**, altra vittima della crisi Maserati. Sempre lì **Proma** ha chiuso uno stabilimento. E **Denso, a Poirino**, è ricorsa anche a uscite volontarie incentivate.

Nel servizio, le parole di Jean Philippe Imparato, responsabile Europa di Stellantis

Tag crisi auto Indotto Stellantis indotto auto Piemonte

Tematiche

Alessandria
Asti

Biella
Cuneo

Novara
Torino

VCO
Vercelli

Social



Redazioni

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania

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

Liguria
Lombardia
Marche
Molise

Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia

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

Trail
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Cronaca produzione automobili in Italia

Scesa del 32,4% dopo l'ottavo calo consecutivo

10 Dicembre 2024 A cura di: Televideo

Terminal logistico automobili a Essen, Germania

Nel mese di ottobre l'indice della produzione automotive in Italia è scesa del 32,4% accentuando la flessione dopo l'ottavo calo consecutivo.

La produzione di auto è stata di 16mila unità in un mese, con un calo del 67,8% sull'ottobre del 2023. Lo afferma il direttore generale dell'Anfia Gianmarco Giorda. Anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori è in forte contrazione.

Nel mese di ottobre si è registrato un 28,9%, un dato che aggrava il dato già registrato a settembre.

Aree tematiche

- Ambiente
- Arti e spettacolo
- Cronaca
- Economia e finanza
- Esteri
- Politica
- Salute
- Scienza e tecnologia
- Società
- Sport
- Stili di vita e temp...
- Viaggi e turismo

Informazione Rai

- TG1
- TG2
- TG3
- GR1
- GR2
- GR3
- Rai News 24 live

Seguici

- [f](#)
- [X](#)
- [@](#)
- [RSS](#)

Redazioni

- | | | | | | |
|------------|-------------------------|-----------|----------|-----------------------|---------------|
| Abruzzo | Emilia Romagna | Liguria | Piemonte | Toscana | Trail |
| Basilicata | Friuli Venezia Giulia | Lombardia | Puglia | Trentino Alto Adig... | Umbria |
| Calabria | Furlanija Julijska k... | Marche | Sardegna | Trentino Alto Adig... | Valle d'Aosta |
| Campania | Lazio | Molise | Sicilia | Tagesschau | Veneto |

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



“Stellantis, l’Italia al centro: patto su fabbriche e indotto”

di [Diego Longhin](#)



Jean-Philippe Imparato, capo Europa Stellantis (reuters)

Il capo Europa Imparato: “Mirafiori ha un futuro con la 500”. Oggi al ministero si affronta il caso Trasnova

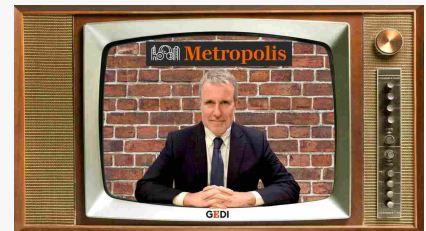
10 DICEMBRE 2024 ALLE 01:00

2 MINUTI DI LETTURA



TORINO – Un piano che indichi quali saranno le auto prodotte fabbrica per fabbrica da Stellantis in Italia e una proposta: un patto con le aziende della componentistica per affrontare insieme

VIDEO IN EVIDENZA



Metropolis - L'esplosione. Con Baldino, Caracciolo, De Luca, Giordano, Molinari, Paci, Pucciarelli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

la transizione *green*. «L'Italia è il centro della strategia di Stellantis», è la promessa di Jean-Philippe Imparato, il capo Europa del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa. Sarà lui a rappresentare l'azienda il 17 dicembre al tavolo con il ministro Urso, i sindacati e l'Anfia, la sigla che raggruppa le aziende della filiera. Imparato ha anticipato la filosofia del piano intervenendo a *XXI Secolo*, la trasmissione di Rai 1 di Francesco Giorgino.

Stellantis, si dimette l'ad Carlos Tavares

di Diego Longhin
01 Dicembre 2024



L'azienda oggi parteciperà con il capo delle Risorse Umane, Giuseppe Manca, al tavolo al ministero sul caso **Trasnova**, l'azienda che si occupa di logistica nei piazzali delle fabbriche Stellantis rimasta senza commesse. Ha licenziato 97 addetti, ai quali si aggiungono quelli delle aziende, **Logitech** e **Teknoservice**, in subappalto. Ieri si è aggiunta la **Yazaki**, multinazionale giapponese che ha licenziato 52 persone nella sede di Torino dopo che si sono ridotti gli ordini **Maserati**.

Trasnova, martedì presidio lavoratori di Pomigliano fuori al ministero delle Imprese

09 Dicembre 2024



Per Imparato «Stellantis considera l'Italia come un punto chiave di sviluppo. Daremo un piano industriale per fabbrica, concreto. Lo sto valutando in questi giorni». E poi puntualizza: «Voglio essere semplice e chiaro con il ministro Urso, non ci saranno promesse non mantenute, ma macchine e motori che arrivano per ogni impianto». Tra le promesse l'incremento della produzione: «L'Italia sarà al secondo posto in Europa nel 2029». Il capo Europa si concentra sul futuro dello storico stabilimento di Torino. «Mirafiori è vivo e sarà sviluppato. E la 500 sarà sempre fatta a **Mirafiori**». Non solo la ibrida che arriverà a novembre del 2025 e promette di far salire la produzione di 100 mila vetture, ma quella elettrica di prossima generazione. «Stiamo già preparando la nuova 500 che verrà. **Metteremo a Mirafiori il futuro della 500, la nuova vettura elettrica, che guarda al 2032 e 2033**. Quindi non c'è dubbio, Mirafiori avrà lavoro», sottolinea Imparato che ricorda il trasferimento, sotto il suo governo, delle sedi centrali del

mercato Europa e dei veicoli commerciali a Torino. Complesso dove si trova il reparto dove si costruisce la trasmissione elettrica che viene montata sui veicoli ibridi. «Ne facciamo 60 mila al mese per tutta l'Europa», dice. E sulle multe che rischiano di piovere sulle case automobilistiche, dai 15 ai 17 miliardi di euro, per il superamento delle emissioni di CO2, Imperato si mostra preoccupato. Prova a dare una spiegazione: «Entro quattro settimane, per esempio, io devo vendere 20% delle macchine elettriche. Allora, fatto 100 oggi siamo a 12 macchine vendute su 100. C'è un salto mortale da fare a livello elettrico». Questo, però, non vuol dire fare passi indietro, ma affrontare la sfida e il percorso in modo condiviso, anche se il presente non è solo a batteria: Stellantis sta per lanciare 14 macchine e per ogni elettrica ci sarà anche l'ibrida.

Stellantis, si riparte da Palmer e Imperato: ecco gli uomini chiave su conti e Italia

di [Diego Longhin](#)
04 Dicembre 2024



Il capo Europa pensa ad un patto tra Stellantis e la componentistica per affrontare insieme la transizione *green*. «Se la giochiamo bene tra la forza nostra e la componentistica, possiamo inventarci un qualcosa: un'alleanza tra i fornitori più sviluppati e Stellantis per affrontare questa transizione elettrica non come un incubo ma come un'opportunità. Sono sicuro che lo possiamo fare e questo farà parte delle proposte che faremo a Urso».

Argomenti

affari e finanza plus anteprima

LEGGI I COMMENTI

Mezzi pesanti, Anfia: novembre in rosso per tutti i comparti



10 dicembre 2024 - 15.17

(Teleborsa) - Nel mese di novembre tutti i comparti registrano segno negativo: gli autocarri invertono la tendenza positiva di ottobre, mentre i veicoli trainati peggiorano la flessione del mese scorso con un calo a doppia cifra e anche gli autobus accentuano la contrazione del mese precedente. Analizzando nel dettaglio il mercato di novembre 2024, nel mese sono stati rilasciati 1.985 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-24,1% rispetto a novembre 2023) e 1.150 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-19,7%), suddivisi in 125 rimorchi (-2,3%) e 1.025 semirimorchi (-21,4%).

Nei primi undici mesi del 2024 si contano 26.810 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,8% in meno rispetto ai primi undici mesi del 2023, e 12.612 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-14,1% rispetto a gennaio-novembre 2023), così ripartiti: 1.272 rimorchi (+0,7%) e 11.340 semirimorchi (-15,5%). Per gli autocarri, nei primi undici mesi del 2024, tre aree geografiche del Paese presentano una variazione negativa: -2,6% il Nord-Ovest, -2,4% l'area Sud e Isole e -1% le regioni del Centro; cresce invece del 3,1% il Nord-Est.

Per classi di peso, a gennaio-novembre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+96,8%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+9,9%). In calo, invece, i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-4,3%), i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-4,2%) e i veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (-1,3%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nei primi undici mesi del 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 2,2%, mentre i trattori stradali chiudono a -3,5%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+20,1%), mentre i veicoli stradali chiudono in lieve flessione (-0,8%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi undici mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,8% (stessa quota di gennaio-novembre 2023), per un totale di 481 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nei primi undici mesi del 2023).

"La forte contrazione nelle immatricolazioni registrata nel mese di novembre mette ulteriormente in evidenza la necessità di un cambio di passo nella gestione delle politiche a supporto della transizione sostenibile del settore dell'autotrasporto – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci –. Pur accogliendo con soddisfazione la recente pubblicazione del decreto direttoriale attuativo della prossima edizione del Fondo Investimenti, non si può evitare di ribadire la necessità già espressa dalle principali associazioni del settore di strutturare un fondo pluriennale per il rinnovo dell'attuale parco circolante, valorizzando le motorizzazioni di ultima generazione a gas naturale (compreso o liquefatto) e a diesel compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. Si augura pertanto che tale proposta possa essere ancora recepita nel corso dell'esame del disegno di legge di bilancio in discussione in Parlamento. Al tempo stesso, si auspica che il taglio delle risorse allocate per il settore automotive non colpisca i pur esigui stanziamenti destinati agli investimenti delle piccole e medie imprese per l'acquisto di veicoli commerciali a zero emissioni allo scarico, la cui produzione realizzata in Italia rappresenta un'eccellenza a livello europeo. Si invita pertanto il decisore pubblico a confermare tale misura per il 2025 e a valutare contestualmente la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili".

L'impegno delle imprese italiane per la decarbonizzazione del trasporto pesante è stato oggetto, lo scorso 21 novembre, del side event "Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo" organizzato da ANFIA, ANITA, Assogasliquidi-Federchimica e UNEM a Baku, in occasione della COP29. L'evento è stato l'occasione per approfondire e delineare percorsi realistici e pragmatici in grado di garantire il raggiungimento degli sfidanti obiettivi globali di lotta al cambiamento climatico, valorizzando filiere industriali, infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

È stata ribadita l'importanza e l'urgenza di intervenire a livello europeo per modificare la regolamentazione sui target di riduzione delle emissioni dei veicoli, introducendo un "carbon correction factor", così da affiancare alle tecnologie elettriche e ad idrogeno, anche quelle alimentabili con carbon neutral fuels (biocarburanti avanzati, biometano, bioGNL e BioGPL, recycled carbon fuels, e-fuels o carburanti sintetici).

powered by Teleborsa

la Repubblica

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

Abbonati

APP iPhone | Android

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA Affari e Finanza DIl Venerdì Robinson



Username password [ACCEDI](#) [Non riesco ad accedere](#)

[Ricerca](#)

[Abbonamenti](#)

[Contatti](#)

PRIMA Società Politiche Leggi e Atti Attività Mercati e Distribuzione Petrolio Energia Gas Naturale Nucleare Altre Fonti Ambiente
 PAGINA Associazioni dell'Energia Amministrativi Parlamentare Prezzi e Consumi Elettrica GPL - GNL Elettrica GPL - GNL Nucleare Altre Fonti Ambiente
 Efficienza Sicurezza

Trova parola

[COMMENTI - EDITORIALI](#)

[« Trasporti](#)

martedì 10 dicembre 2024

[LE NOTIZIE GIORNO PER GIORNO](#)

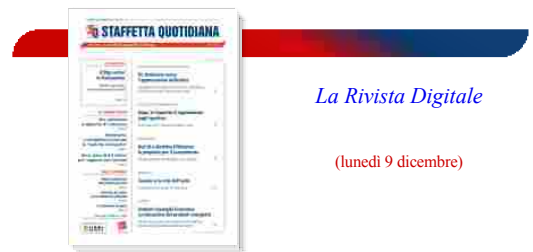
Autobus, l'elettrico supera l'ibrido

Sulle nuove immatricolazioni nel 2024. Spunta anche l'idrogeno. I dati [Anfia](#) su novembre



Novembre all'insegna del calo per tutte le alimentazioni dei mezzi pesanti, mentre per gli autobus si registrano le notevoli eccezioni di elettrico, Gnl, metano e idrogeno. Quest'ultima alimentazione compare per la prima volta nelle statistiche [Anfia](#) con 23 mezzi...

© Riproduzione riservata



La Rivista Digitale

(lunedì 9 dicembre)

[Mezzi pesanti novembre](#)

[Torna su](#)

NOTIZIE NELLA STESSA SEZIONE

▼ Precedenti

- 06/12 [Tavares e la crisi dell'auto](#)
- 03/12 [Auto, ancora uno stop a doppia cifra](#)
- 29/11 [Un tavolo auto a Bruxelles](#)
- 27/11 [Il trasporto marittimo chiede regole omogenee su scala globale](#)
- 25/11 [Decarbonizzazione navi, Eni con Msc](#)

CARBUROMETRO



DOVE VANNO I PREZZI DEI CARBURANTI

[STAFFETTA PREZZI](#)

RUBRICHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Q

LIVE

LEGGI IL GIORNALE

ABBONATI



/ BREAKING NEWS

Anfia, caduta libera della produzione auto, -32,4% a ottobre


'Ottavo calo consecutivo, situazione del settore complessa'

1 MIN

10.12.2024 18:39

(ANSA) - TORINO, 10 DIC - "Ad ottobre l'indice della produzione automotiva italiana accentua la flessione con l'ottavo calo consecutivo (-32,4%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. "La produzione domestica delle sole auto -



✉ spiega - ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8% su ottobre 2023. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli  mantiene il segno meno a ottobre (-40,4%) così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori, che chiude il mese a -28,9%, aggravando il calo registrato a settembre. La situazione del settore nel nostro Paese si prospetta sempre più complessa e incerta". (ANSA).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da non perdere[TUTTE LE NEWS DI BREAKING NEWS](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Novembre nero per il mercato di camion e trainati. ANFIA: Necessario un cambio di passo a livello politico

A novembre, il calo degli autocarri con massa sopra le 3,5 ton è stato di oltre il 24% rispetto allo stesso mese di un anno fa, con poco meno di 2.000 libretti di circolazione. Perdono quasi il 20%, invece, i veicoli trainati, sempre con massa over 3,5 ton, con 1.150 libretti di circolazione staccati. Arretrano gli autocarri elettrici rispetto ai primi 11 mesi del 2023.

12/10/2024 di Redazione



In primo piano

Obiettivo cabinato. Il nostro speciale digitale sulla rinnovata gamma di carri DAF

11/27/2024 Rivista

Krone Cool Liner: soluzioni all'avanguardia nel trasporto refrigerato con Realtrailer

11/18/2024 Trailer

Vado e Torno e Trasportare Oggi al fianco del team GeaLife Motorsport in gara alla Dakar Classic 2025

12/05/2024 Eventi

CCNL Logistica, firmato nella notte il rinnovo del contratto nazionale

12/06/2024
 Logistica, Succede Oggi

Non fa eccezione il mese di novembre. Per usare un eufemismo, il 2024 non sarà

ricordato come un anno scintillante per il mercato dei veicoli (industriali e trainati), con questi ultimi che non riescono a uscire dalle secche in cui sono piombati all'inizio di quest'anno. Mentre gli autocarri, dopo una prima parte dell'anno sostanzialmente positiva, hanno iniziato a cedere il passo.

A novembre, dunque, **il calo degli autocarri con massa sopra le 3,5 ton è stato di oltre il 24% rispetto allo stesso mese di un anno fa**, con poco meno di 2.000 libretti di circolazione. Perdono quasi il 20%, invece, i veicoli trainati, sempre con massa over 3,5 ton, con 1.150 libretti di circolazione staccati.

Il mercato dei camion nel 2024 secondo ANFIA

Nei primi 11 mesi dell'anno **sono 26.810 gli autocarri immatricolati**, in calo dello 0,8% rispetto al 2023. Il calo tra i trainati supera invece il 14% nei primi 11 mesi dell'anno. **In tema di transizione energetica, i veicoli ibridi o elettrici addirittura arretrano rispetto allo scorso anno: a fronte dell'1,3% di incidenza nel 2023, nei primi 11 mesi del 2024 incidono appena per lo 0,8%.**

“La forte contrazione nelle immatricolazioni registrata nel mese di novembre mette ulteriormente in evidenza la necessità di un cambio di passo nella gestione delle politiche a supporto della transizione sostenibile del settore dell'autotrasporto”, ha detto **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**. “Pur accogliendo con soddisfazione la recente pubblicazione del decreto direttoriale attuativo della prossima edizione del Fondo Investimenti, non si può evitare di ribadire la necessità già espressa dalle principali associazioni del settore di strutturare un fondo pluriennale per il rinnovo dell'attuale parco circolante, valorizzando le motorizzazioni di ultima generazione a gas naturale (compressore o liquefatto) e a diesel compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO”.

“Si auspica che il taglio delle risorse allocate per il settore automotive non colpisca i pur esigui stanziamenti destinati agli investimenti delle piccole e medie imprese per l'acquisto di veicoli commerciali a zero emissioni allo scarico, la cui produzione realizzata in Italia rappresenta un'eccellenza a livello europeo”, ha chiosato Sra.

ANFIA

mercato

Mercato Veicoli Industriali

Articoli correlati

Volkswagen e IG Metall continuano a negoziare. Il quarto confronto “è stato costruttivo”

🕒 12/10/2024 📌 Succede Oggi

Cos'è e come funziona Navigard, la piattaforma tecnologica destinata a rimpiazzare il tutor sulle autostrade

Autopromotec Talk, per componentistica e postvendita il Made in Italy è una ricchezza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



SEGUICI SUI SOCIAL



ORA IN

Prima pagina



11 dicembre 2024 | 19.31

Redazione Adnkronos

LETTURA: 3 minuti



Attacco ucraino in Russia, missili su aeroporto di Rostov. Mosca: "Reagiremo"

WhatsApp down, problemi oggi: cosa è successo

Milano, abusi sessuali e sevizie su un 16enne disabile: fermati un 14enne e un 44enne

Centinaia di fiale di virus mortali sparite da laboratorio in Australia: è giallo

Camion travolge e uccide mamma 34enne a Milano, trovato e arrestato autista

Una filiera 'in affanno', visto che opera su un mercato automobilistico che in Europa ha perso dal 2019 3,5 milioni di immatricolazioni, ma che è comunque riconosciuta come un punto di forza del nostro export grazie alla qualità riconosciuta del Made in Italy. E' uno scenario di luci e ombre quello della componentistica italiana e dell'aftermarket, emerso nel nuovo appuntamento degli Autopromotec Talks che si è tenuto a Roma, in vista della 30ma edizione della rassegna delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico che si svolgerà presso BolognaFiere dal 21 al 24 maggio 2025.

Come ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia "la componentistica è uno dei settori di punta del nostro export, con una bilancia commerciale positiva da oltre 20 anni e un avanzo commerciale superiore ai 5 miliardi di euro". Ma il calo della produzione e delle immatricolazioni non può non impattare su questo settore, dal momento che la componentistica rappresenta il 75% del valore di una vettura. Nel processo di progressiva elettrificazione del mercato pesano poi le strategie di alcuni costruttori che - ha ricordato - "per compensare i costi elevati delle batterie spostano la ricerca dei componenti verso paesi più competitivi" come prezzi, ma non come qualità. Anfia - ha aggiunto - sta lavorando anche a rafforzare i rapporti con la Cina, visto che - nonostante l'indubbio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

vantaggio sui costi dei brand asiatici - i marchi locali possono trovare in Italia eccellenze in materia di componentistica, fondamentali per la loro espansione internazionale.

Più 'roseo' il quadro emerso per l'Independent Aftermarket che realizza oltre 10 miliardi di euro di fatturato e dà lavoro a 260.000 addetti. Come ha spiegato Luciano Palmitessa Ceo di Unigom questo settore 'tiene in vita il Made in Italy' subendo minori pressioni rispetto a quello che lavora come 'original equipment', visto che si muove sulla manutenzione dei veicoli in uso, con una rete di 90.000 officine indipendenti, servite da 800 distributori e 4.800 ricambisti.

L'appuntamento romano ha offerto anche l'occasione per riaffermare alcuni primati ed eccellenze della produzione italiana: dal rigore delle normative Made in Italy nel settore dei ponti sollevatori (adottate anche a livello europeo) allo 'storico' primato negli autolavaggi (settore che si distingue a livello globale, con un 50% del fatturato orientato all'export e un giro d'affari complessivo di 2,5 miliardi di euro l'anno). Ma sono success stories anche quelle dei prodotti chimici per la detergenza e la cura dei veicoli (circa 20 aziende produttrici contro le 6 della Germania) o degli avvitatori da corsa che hanno conquistato la F1, e poi la Nascar.

Insomma, ha ricordato l'ad di Autopromotec Renzo Servadei, l'aftermarket automobilistico è un settore importantissimo, sia come peso economico che per il consumatore visto che il calo delle immatricolazioni spinge a una maggiore necessità di effettuare riparazioni. Ma se piccolo e' bello - è stato spiegato a Roma - più grande è meglio, per le nostre imprese.

"Abbiamo una rete di piccole e medie aziende nel settore dei ricambi e delle attrezzature che sono leader a livello internazionale. Essendo, però, piccole e medie aziende - ha spiegato - hanno bisogno di supporto, sia nell'attrazione di visitatori esteri ad Autopromotec, sia per andare loro stesse all'estero". Per l'edizione 2025 comunque la speranza è di tornare ai livelli pre-covid grazie anche "alla grandissima richiesta da parte degli operatori esteri. Le nostre aziende - continua - esportano mediamente il 45-50% della produzione, con punte che arrivano fino al 90%. Molti meccanici nel mondo probabilmente utilizzano attrezzature italiane, per cui aspettiamo tanti operatori esteri a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025".

RIPRODUZIONE RISERVATA
© COPYRIGHT ADNKRONOS



L'AI può essere la fine di Google?

ARTICOLI

in Evidenza

- in Evidenza* **"Agenda 2030" la strategia di Eni**
- in Evidenza* **Centro Economia Digitale**
- in Evidenza* **Il genio di Milano**
- in Evidenza* **Lo Sport stile di vita**
- in Evidenza* **Picasso al Palazzo Reale di Palermo, 84 opere raccontano l'uomo e l'artista**
- in Evidenza* **"Siamo sicuri di conoscere il reale impatto del Virus respiratorio sinciziale?"**
- in Evidenza* **Stati generali Acop 2024**
- in Evidenza* **Egpa, una terapia indicata riduce utilizzo di corticosteroidi**
- in Evidenza* **Torna Fattore J, progetto per avvicinare i giovani alla scienza**
- in Evidenza* **Sanità, formazione medica e medicina territoriale al centro degli stati generali della Fism**
- in Evidenza* **Patologie urinarie, con robot Ily interventi più sicuri e rapidi**

Accordo Ue-Mercosur, ecco chi ci guadagna e chi ci perde in Italia

L'inchiesta. Plaudono i produttori di macchinari, più vantaggi anche per moda e auto. Gli agricoltori guidano il gruppo del no ma i viticoltori sono a favore

Micaela Cappellini
Marta Casadei
Filomena Greco
Luca Orlando

1

MACCHINARI

Grandi opportunità dalla piazza brasiliana

Venerdì scorso la Commissione europea ha siglato l'accordo di libero scambio con il Mercosur, il blocco commerciale che ha come membri a pieno titolo Brasile, Argentina, Uruguay e Paraguay. Dopo vent'anni di trattative e una prima fumata nera nel 2019, è finalmente giunta al traguardo un'intesa che, una volta ratificata, porterà all'eliminazione di oltre il 90% dei dazi sulle merci scambiate tra l'Europa e i Paesi sudamericani.

L'accordo vale il 25% del Pil mondiale e sulla carta interessa un mercato di oltre 700 milioni di consumatori. Ma non tutti i settori industriali sono destinati a guadagnarci allo stesso modo. Gli agricoltori europei, per esempio, si sono schierati compatti contro l'accordo anche in quei Paesi, come la Spagna, il cui governo si è fin da subito espresso a favore dell'intesa. Mentre infatti l'export europeo verso il Mercosur è incentrato su beni industriali di alto valore, come macchinari e prodotti chimico-farmaceutici, l'Europa importa principalmente materie prime agricole e alimentari. Secondo il centro studi Divulga l'anno scorso i prodotti alimentari e le materie prime agricole hanno rappresentato il 43% in valore e il 37% in volume delle importazioni totali dal Mercosur. Al contrario, il settore industriale europeo ha registrato un surplus di 33,4 miliardi di euro, sostenuto dalle esportazioni di prodotti chimico-farmaceutici e di macchinari e automotive. E la manifattura italiana? Si divide tra favorevoli e contrari.

Se in più di un settore il saldo commerciale con l'area per l'Italia è in rosso, nel caso dei macchinari non c'è partita. Tenendo conto di un attivo superiore ai due miliardi, quasi coincidente con le nostre vendite nell'area alla luce di importazioni quasi nulle, appena 178 milioni di euro lo scorso anno. I dazi sui macchinari oscillano a seconda delle categorie in un range dall'11 al 20% e una loro riduzione potrebbe evidentemente produrre commesse aggiuntive, migliorando il profilo competitivo delle nostre forniture rispetto in particolare ai competitor asiatici. «Per l'intero comparto è una buona notizia - spiega il presidente di Federmacchine Bruno Bettelli - perché in Brasile, in particolare, esportare è complicato. Oltre ai dazi sono richiesti infatti anticipi di imposte. Le regole sono complesse: una semplificazione sarebbe quanto mai benvenuta. Si tratta di Paesi che in termini tecnologici devono ancora crescere e in questo senso il made in Italy ha grandi spazi di sviluppo. L'auspicio è che l'accordo includa anche strumenti finanziari, in modo da agevolare il percorso delle aziende dal lato dei pagamenti e delle garanzie del credito». Mercato strategico, quello brasiliano, in particolare per i produttori di macchinari per ceramica, tenendo conto che proprio il Brasile è tra i maggiori produttori mondiali di piastrelle. E il Sud America, nelle statistiche dell'associazione di categoria Acimac, per la prima volta ha superato per vendite (302 milioni, +38%) il bacino asiatico. «In passato eravamo i primi in assoluto - spiega

Bettelli - poi siamo stati superati dalla Cina per motivi di prezzo, non certo di qualità. Un calo dei dazi ci consentirebbe di recuperare competitività». Tra i macchinari made in Italy, l'area più pesante in valore assoluto è quella del packaging: 150 milioni nei primi otto mesi del 2024, di cui i due terzi diretti in Brasile, che per il settore rappresenta il decimo mercato di sbocco estero. «L'accordo è positivo - spiega il presidente di Ucima Riccardo Cavanna - ma il Mercosur ha problemi che vanno oltre i dazi: restano i nodi legati al cambio e al sistema dei pagamenti che pongono vincoli enormi alle imprese. Ora vedremo i codici doganali coinvolti e l'accordo definitivo, tenendo conto che la meccanica brasiliana proverà ad alzare gli scudi».

2

TESSILE-MODA

Più vantaggi che rischi, focus sul Brasile

Se il 2024 è stato un anno critico per il lusso mondiale e per il settore moda made in Italy - che fattura circa 100 miliardi l'anno, insieme ai cosiddetti collegati: occhiali, gioielli, beauty - l'accordo tra Ue e Mercosur è una direttrice importante per aprire mercati ad alto potenziale, che però, ad oggi, sono stati frenati da burocrazia e dazi. Brasile e Argentina in testa: «Sono Paesi con un gusto e una sensibilità affini a quelli italiani - ha spiegato Filippo Laviani, responsabile Regolamentazione commercio internazionale di Sistema moda Italia - dove abbiamo provato a inserirci più volte, puntando a una classe media che si sta via via rafforzando. Le barriere doganali, con dazi che su alcuni prodotti sono al 35%, ci hanno però

impedito di avere successo». Infatti nessuno tra i Paesi del Mercosur figura tra i primi 20 clienti del tessile-abbigliamento made in Italy che tra gennaio e agosto 2024 ha esportato merci per 25 miliardi di euro. Laviani valuta questo accordo «interessante soprattutto per il nostro export. Sul fronte dell'eventuale concorrenza da parte dei produttori locali che esporteranno in Europa non vedo grandi rischi». È simile il punto di vista di Confindustria Moda Accessori, che riunisce le imprese della filiera della pelle: nei primi otto mesi del 2024 ha esportato nel Mercosur beni per 48,9 milioni di euro, a fronte di un import pari a 121,5 milioni di euro (di cui 109,2 di beni della concia: il Brasile è il secondo fornitore): «Consideriamo l'accordo favorevolmente – dichiara la presidente Giovanna Ceolini – perché l'intesa può favorire l'export delle nostre imprese, spesso piccole, togliendo loro oneri burocratici e dazi. Non c'era reciprocità negli scambi: per le calzature, per esempio, c'erano dazi per l'export alti, intorno al 40%, e impostate su linee tariffarie diverse secondo il tipo di prodotto, e dazi per l'import bassi, intorno all'8%». Rimane qualche cautela: «Serve un allineamento su standard di produzione e sicurezza dei prodotti».

3

AGROALIMENTARE Favorevoli solo i vini e i formaggi

L'agricoltura italiana, così come quella del resto d'Europa, è contraria all'intesa. Coldiretti, Confagricoltura e la Cia si sono tutte espresse in termini negativi. In cima alla lista delle preoccupazioni c'è l'uso nei Paesi sudamericani che fanno parte del Mercosur degli antibiotici e degli ormoni della crescita negli allevamenti, così come l'utilizzo nei campi di pesticidi vietati dalla Ue. Gli imprenditori agricoli invocano il principio di reciprocità e richiedono ai produttori del Mercosur di rispettare gli stessi standard ambientali e sanitari previsti per gli agricoltori europei, ponendo l'accento sulle difficoltà che gli operatori Ue incontrerebbero per competere equamente con produttori esteri sottoposti a regole meno restrittive. Stando ai calcoli delle tre associazioni, i settori che subiranno

il contraccolpo maggiore dalla liberalizzazione degli scambi con il Mercosur sono le carni bovine, il pollame, il riso, il mais e lo zucchero.

Non tutto l'agroalimentare made in Italy però è schierato contro l'intesa. I produttori riuniti nell'Unione italiana vini, per esempio, brindano all'accordo: in un momento di stagnazione dei consumi sia sul mercato nazionale che su quello internazionale, e con il pericolo dei dazi di Trump all'orizzonte, non sarebbe lungimirante – sostengono – precludersi la crescita nei Paesi dell'America Latina. Anche i produttori di formaggi vogliono la fine dei dazi con il Mercosur, che per il settore lattiero-caseario Ue è un mercato dal valore potenziale di 245 milioni di euro. «L'intesa – si legge in una nota di Assolatte – porta risultati di rilievo sia in termini di dazi che nel capitolo della tutela delle Indicazioni geografiche». Per quanto riguarda i primi, è previsto un contingente tariffario crescente, che passa da 3mila a 30mila tonnellate in dieci anni, insieme al progressivo azzeramento dei dazi. Quanto alla tutela dei prodotti a denominazione, l'accordo proteggerà i 9 formaggi italiani più esportati: Asiago, Fontina, Gorgonzola, Grana padano, Mozzarella di bufala campana, Parmigiano reggiano, Pecorino romano, Provolone Valpadana e Taleggio». In totale, tra Dop e Igp, l'intesa firmata venerdì tutelerà dall'Italian sounding 57 prodotti: oltre ai vini e ai formaggi, anche aceti, prodotti a base di carne, pasta e ortaggi. Nella lista stilata dalla Commissione Ue figurano tra gli altri Barolo, Franciacorta, Chianti, Prosciutto di San Daniele e Prosciutto di Parma.

4

AUTO

Così mercato più ampio, l'accordo è benvenuto

«Ogni accordo politico che amplia la dimensione dei mercati del settore automotive non può che esser benvenuto», sottolinea Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione delle imprese della filiera automotive. «Nel caso dell'accordo Ue-Mercosur, che ha avuto una gestazione ultraventennale, vanno monitorati attentamente gli impatti di sviluppo del saldo commer-

ciale del nostro Paese con gli altri Paesi europei coinvolti», ha concluso. Dal punto di vista del mercato, le esportazioni di componenti automotive made in Italy verso il Mercosur sono cresciute l'anno scorso del 2,2% rispetto al 2022 e quest'anno, nel periodo da gennaio ad agosto, il trend è rimasto positivo sebbene in maniera meno evidente, con un +0,9% a fronte di una contrazione pesante invece delle importazioni, del 13,3%. L'Italia dunque vanta rispetto all'area del Mercosur una bilancia commerciale positiva l'anno scorso per oltre 700 milioni, che quest'anno, nei primi otto mesi, si è attestata sul mezzo miliardo di euro. L'Italia, dunque, è un esportatore netto tanto di componentistica auto quanto di autovetture visto che in Sudamerica, in particolare in Brasile, il marchio Fiat è molto forte. Le esportazioni di veicoli sono cresciute del 9,9% l'anno scorso e dell'8,3% fino ad agosto di quest'anno, con all'attivo circa 3mila unità mandate oltreoceano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRACCIABILITÀ DELL'OLIO

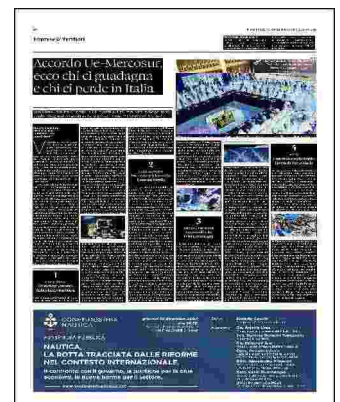
Con una lettera al ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida, la Coldiretti chiede l'istituzione di un sistema telematico di registrazione e

tracciabilità unico a livello europeo per proteggere l'olio extravergine d'oliva dalle contraffazioni e garantire trasparenza lungo tutta la filiera produttiva.



L'intesa. Ue e il blocco commerciale del Mercosur hanno concordato i termini per un accordo di libero scambio atteso da tempo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Industria, crolla l'auto: -40,4%

I dati Istat della produzione. Per tutta la manifattura il calo su base annua è del 3,6%

di **Marco Sabella**

Ancora numeri preoccupanti dall'andamento della produzione industriale in Italia. Secondo i dati Istat pubblicati nella mattinata di ieri, a ottobre 2024 l'indice destagionalizzato della produzione industriale è rimasto invariato rispetto a settembre. Tuttavia secondo le elaborazioni dell'Istituto di statistica, nella media del trimestre agosto-ottobre il livello della produzione industriale è diminuito dello 0,7% rispetto ai tre mesi precedenti. Al netto degli effetti di calendario, a ottobre 2024 l'indice complessivo della produzione industriale anno su anno registra infine una contrazione del 3,6% e chiude

a -3,3 per cento i primi dieci mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023. Nel dettaglio la riduzione è meno pronunciata per i beni di consumo e l'energia (-0,8% per entrambi i settori), mentre risulta più rilevante per i beni intermedi (-5,2%) e per i beni strumentali (-4,4%). La caduta tendenziale della produzione industriale dura oramai ininterrottamente da febbraio 2023, registrando il 21° calo consecutivo nei dati corretti per gli effetti di calendario.

«Siamo fortemente preoccupati dalla significativa flessione della produzione industriale registrata a ottobre dall'Istat sia su base mensile sia su base annua. Tanto più perché si tratta di una flessione diffusa in tutti i settori di atti-

vià», ha commentato attraverso un comunicato la Confederazione nazionale dell'artigianato e della Piccola e media impresa. «Probabilmente è l'andamento negativo sul fronte delle esportazioni ad aver pesato in modo rilevante su questa caduta. Il risultato per ora è una riduzione del peso dell'industria sul prodotto interno lordo, pericoloso per un Paese manifatturiero come l'Italia, la seconda manifattura d'Europa dopo la Germania, dove l'industria fa da traino anche ai servizi».

A questi dati sull'andamento generale della produzione industriale si aggiunge la vera e propria mazzata che arriva dall'analisi della produzione di autoveicoli relativa al mese di settembre. Sempre secon-

do l'Istat la riduzione rispetto all'anno precedente (dati corretti per l'effetto di calendario) è addirittura del 40,4%, con una diminuzione che nei primi 9 mesi del 2024 tocca il 27,9%. Nel dettaglio la voce autoveicoli comprende telai e unità complete per autovetture, autobus, autocarri derivanti da autovetture, camper, motori per autoveicoli e trattori, autogrù. Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture ad ottobre 2024 ammonta ad oltre 16 mila unità, in discesa del 67,8% su ottobre 2023. Nel cumulato dei dieci mesi, invece, sono state prodotte oltre 272 mila autovetture, con una contrazione del 41,5% su gennaio-ottobre 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5.2

per cento
è la diminuzione che si osserva nei beni intermedi, che rientrano nelle fasi successive del ciclo produttivo

21

mesi
è la durata del calo consecutivo della produzione industriale che si osserva a partire da febbraio del 2023

227

mila
le auto prodotte nei primi 10 mesi del 2024, con una riduzione del 41,5% sul periodo gennaio-ottobre 2023



L'AUTOMOTIVE

Stellantis: Trasnova stop ai licenziamenti

MARCO BRESOLIN, CLAUDIA LUISE

Quasi 400 licenziamenti evitati grazie alla proroga di un anno della commessa a Trasnova. Rassicurazioni su Termoli e l'annuncio di un accordo per investire fino a 4,1 miliardi di euro in una joint venture che costruirà un impianto europeo di batterie in Spagna. Stemperare le tensioni e presentare soluzioni concrete: così sta procedendo Stellantis. - PAGINA 20

Urso: "Abbiamo salvato posti di lavoro". Acc: "Un piano per Termoli entro la prima metà del 2025" Il gruppo investirà con la società Catl fino a 4,1 miliardi per creare una fabbrica di batterie in Spagna

Stellantis proroga l'appalto Trasnova e altre tre aziende ritirano 400 licenziamenti

IL CASO

MARCO BRESOLIN
CLAUDIA LUISE
BRUXELLES - TORINO

Quasi 400 licenziamenti evitati grazie alla proroga di un anno della commessa a Trasnova. Rassicurazioni su Termoli e l'annuncio di un accordo per investire fino a 4,1 miliardi di euro in una joint venture che costruirà un impianto europeo di batterie in Spagna. Stemperare le tensioni e presentare soluzioni concrete: così sta procedendo Stellantis in vista anche del tavolo del 17 dicembre convocato al ministero delle Imprese e del Made in Italy e a cui parteciperà il numero uno per l'Europa allargata di Stellantis, Jean Philippe Imparato, che ha già reso noto che saranno date indicazioni su ogni stabilimento.

Partendo dalla crisi dell'indotto, il gruppo automobilisti-

co ha proposto la proroga di un anno della commessa a Trasnova, l'azienda che fa attività di logistica a Pomigliano, Cassino, Melfi e Torino. Oltre ai 97 licenziamenti previsti da Trasnova sono stati ritirati quelli delle aziende Logitech, Teknoservice e Csa. «Grazie alla collaborazione di tutte le parti e al metodo Mimit abbiamo tutelato la produzione e la forza lavoro. Mi auguro che sia l'inizio di un nuovo e fattivo percorso anche con Stellantis», commenta il ministro Adolfo Urso.

«È un'intesa che nasce nel solco del senso di responsabilità di Stellantis che aveva dato la propria disponibilità per risolvere questa delicata situazione», afferma il gruppo automobilistico che chiarisce però che si tratta di un caso specifico e che tutti i problemi del settore andranno affrontati nel tavolo aperto al Mimit. Trasnova, quindi, avrà 12 mesi in più per realizzare una soluzione complessiva nei con-

fronti dei lavoratori coinvolti con gli appositi strumenti che regolano le situazioni di crisi e trovare anche misure di diversificazione della clientela. Soddisfatti i sindacati che sottolineano che l'accordo è stato reso possibile grazie anche al lungo presidio dei lavoratori.

Un segnale di speranza per il comparto che però, come sottolinea l'Anfia, continua a registrare una pesante caduta della produzione, pari al 32,5% a ottobre. «La storia di un grande amore non può finire con l'uscita di Stellantis dall'Italia. Credo che il governo stia facendo un buon lavoro e credo che loro vogliano continuare a produrre in Italia senza licenziamenti» sottolinea il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani. Tra i capitoli ancora aperti, su cui c'era stato scontro tra Urso e l'ex ad Carlos Tavares, c'è però quello della gigafactory di Termoli. Stellantis ha annunciato un investimento in Spagna

con il gruppo Catl fino a 4,1 miliardi di euro per costruire un impianto europeo di batterie al litio a Saragozza. «Stellantis si impegna per raggiungere un futuro decarbonizzato attraverso l'utilizzo di tutte le tecnologie avanzate di batterie disponibili, in modo da offrire ai nostri clienti prodotti competitivi per i veicoli elettrici», commenta il presidente del gruppo, John Elkann. Il progetto integra quello di Termoli: Acc, infatti, chiarisce che «confermerà i piani per la gigafactory nel corso del primo semestre 2025».

E proprio ieri Stellantis ha confermato che dal 1° gennaio tornerà a far parte di Acea, la principale associazione dei costruttori europei. «È un segnale molto forte» commenta Luca de Meo, presidente di Acea nonché ceo di Peugeot. Da Bruxelles, il manager lancia un appello per risolvere «con urgenza» la questione delle sanzioni che le case automobilistiche do-

vranno pagare nel 2025 in caso di sfioramento dei limiti di CO2. Un conto da 15 miliardi di euro che rappresenta «il tema prioritario da affrontare» perché i costruttori «devono preparare i bilanci» per il prossimo anno e dunque hanno bisogno di certezze. «Dopodiché – aggiunge De Meo – potremmo sederci al tavolo per discutere di come arrivare all’obiettivo del 2035. Nessun produttore mette in discussione la decarbonizzazione, ma il problema è il percorso e il ritmo per arrivarci».

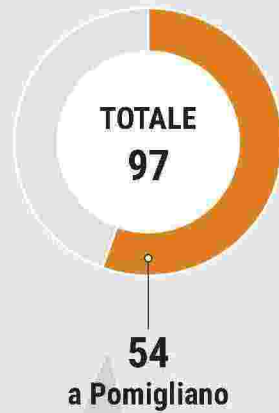
L’Acea insiste sul principio della neutralità tecnologica che è stato riconosciuto anche nel rapporto di Mario Draghi sulla competitività. Ed è su questo tasto che batterà anche il documento strategico sull’automotive che il Partito popolare europeo presenterà oggi al Parlamento Ue. Il partito di Ursula von der Leyen chiederà alla Commissione di anticipare al 2025 la revisione del regolamento CO2 per «revocare» quella norma che nei fatti potrebbe decretare la messa al bando del motore termico a partire dal 2035, riconoscendo un ruolo ai carburanti alternativi e aprendo alle auto ibride. Il Ppe inviterà inoltre la Commissione a rinviare di due anni i target per le emissioni previsti per il 2025 o, in alternativa, a usare la flessibilità per evitare che i costruttori si ritrovino a pagare multe miliardarie. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SITUAZIONE DELL'INDOTTO

Da Stellantis proroga del contratto di fornitura per un anno

LAVORATORI INIZIALMENTE COINVOLTI



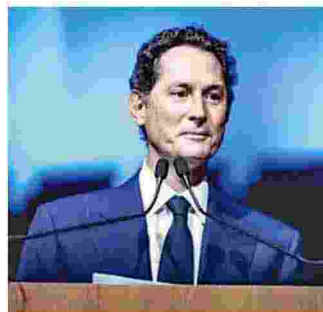
STABILIMENTI INIZIALMENTE COINVOLTI



JOHN ELKANN
PRESIDENTE
DI STELLANTIS



Stellantis si impegna a raggiungere un futuro decarbonizzato con le tecnologie avanzate di batterie disponibili



ADOLFO URSO
MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY



Abbiamo tutelato la produzione. Spero che sia l’inizio di un nuovo percorso anche con Stellantis



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La protesta
Operai della Trasnova manifestano davanti al ministero delle Imprese

ROBERTO MONALDO / LAPRESSE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



La frenata dell'industria Stellantis congela le uscite

- Segnale al governo: prorogate di 12 mesi le commesse a Trasnova, salvi 400 posti
- Istat, male la produzione: -3,6% annuo. In Manovra misure per le imprese

ROMA Stellantis proroga la commessa a Trasnova: stop ai licenziamenti. L'Istat: produzione industriale in frenata. Pacifico e Ursicino alle pag. 2 e 3

La crescita ad ostacoli

Indotto, Stellantis apre e congela gli esuberanti L'industria frena ancora

- Il gruppo proroga la commessa a Trasnova e blocca oltre 400 uscite Istat: la produzione italiana in calo da 21 mesi. Orsini: 2025 complicato

IL CASO

ROMA Stellantis lancia nuovi segnali di pace al governo e in corner evita quasi 400 licenziamenti nell'indotto. Al tavolo convocato appositamente ieri al ministero delle Imprese e del Made in Italy, il colosso italo-francese ha annunciato al ministro Adolfo Urso e ai sindacati la proroga di un anno alla commessa per la Trasnova. Ma in cambio ha preteso che la ditta - che trasporta con le sue bisarche le auto prodotte negli stabilimenti italiani - ritrasse le lettere di licenziamento inviate nei giorni scorsi ai suoi 97 dipendenti che operano tra Pomigliano, Cassino, Melfi e Torino, proprio do-

po la fine del contratto. Parallelamente rientrano anche le procedure aperte dai subfornitori (Logitech, Teknoservice e Csa) di Trasnova verso altri 300 lavoratori. Una buona notizia per il sistema Italia nel giorno in cui l'Istat certifica che la produzione industriale, quella che un tempo valeva un quinto del Pil, è ferma da 21 mesi. Soltanto restando all'automotive, ha spiegato Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, «la produzione domestica delle auto ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8 per cento su ottobre 2023. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il segno meno a ottobre (-40,4)», mentre la componentistica segna un -28,9.

PROSPETTIVE

Guardando allo stato dell'industria, il leader di Confindustria, Emanuele Orsini ha fatto sapere: «Ci aspetta un 2025 complicato se non si cambia rotta in Europa». Per aggiungere la necessità di rilanciare gli investimenti: «Alcune scelte sbagliate della precedente Commissione Ue stanno impattando ora». Stando ai dati annunciati ieri dall'Istat, l'unica nota positiva è che a ottobre l'indice della produzione industriale è rimasto stabile rispetto a settembre. Ma rispetto all'anno precedente il calo è stato dell'3,6 per cento. Oltre all'auto, vanno male anche la produzione di tutti i mezzi di trasporto (-16,4), la moda (-32,8 per la valigeria e -20 per la va-

ligeria) e tutto il tessile (-7,6). In controtendenza soltanto l'alimentare (+3,7), i comparti dell'energia (+1,7) e i beni di consumo (+1,5%).

Intanto la mossa di Stellantis è stata accolta con favore dalla politi-

ca italiana. Anche perché segue l'annuncio di Jean-Philippe Imparato, l'uomo forte di Elkann in Europa, di voler fare dell'Italia la seconda fabbrica del gruppo in termini produttivi. Non a caso il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, ha fatto sapere: «La storia di un grande amore non può finire con l'uscita di Stellantis dall'Italia. Credo che loro vogliano continuare a produrre in Italia senza licenziamenti». Quindi ha aggiunto che, anche con la spinta dell'Europa, bisogna «far sì che possa esserci sostegno anche da parte del governo nei confronti dell'industria dell'auto». Secondo Tajani «si può arrivare a cifre importanti, nel giro di 3 anni a un miliardo per sostenere il settore auto». Su questo fronte Urso ha confermato che nel 2025 si punta a portare le risorse complessive per il settore a un miliardo tra

aiuti per la domanda, contratti di sviluppo per la transizione e fondi per gli ammortizzatori sociali. E dopo aver rilanciato il progetto «di un milione di auto in Italia entro il 2030» ha speso parole di ringraziamento verso il gruppo italo-francese: «Abbiamo proposto noi questo tipo di soluzione, ma è un'intesa che nasce nel solco del senso di responsabilità di Stellantis».

LA MESSA

Anche i sindacati hanno rivendicato l'esito della trattativa. La Fiom ha parlato di «vertenza simbolo per l'automotive». Intanto ieri a Pomi gliano si sono registrati caroselli davanti allo stabilimento Stellantis, dove era in corso da giorni un presidio di lavoratori, mentre è stata celebrata una messa di ringraziamento da don Aniello Tortora nella chiesa Maria Santissima del Rosario. Ma il problema dell'indotto dell'automotive italiano è tutt'altro che risolto. La componentistica, con le 2.220 fabbriche, dà lavoro a circa 200mila persone. Secondo Giorda, «per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'occu-

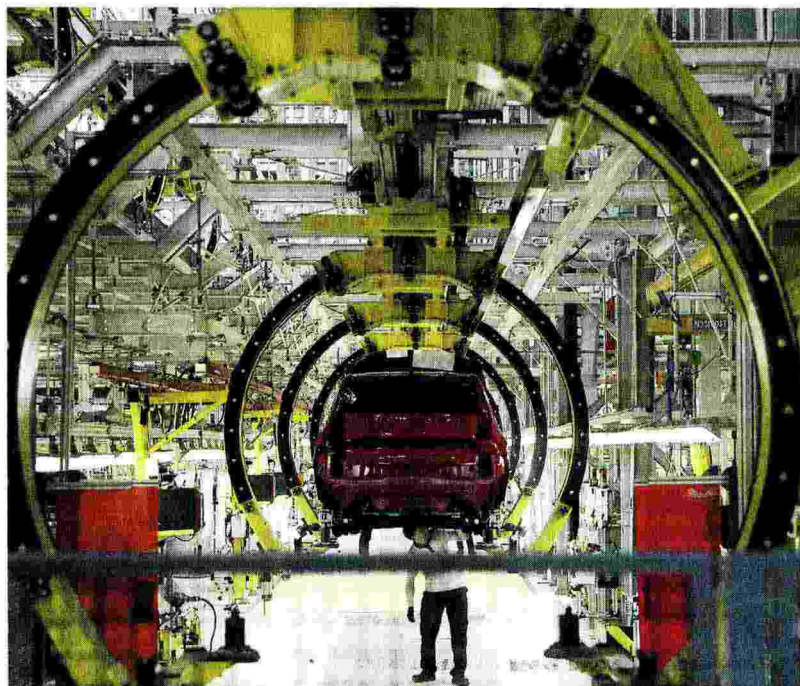
pazione». Da ieri è peggiorata la situazione alla Meta System, azienda con capitale cinese che produce schede elettroniche, che vede a rischio il lavoro per i 450 dipendenti di Reggio Emilia e i circa 200 di Mornago, nel Varesotto.

Se non bastasse, Stellantis ha chiarito sia che non interverrà per le altre crisi dei fornitori come per quella di Transnova sia che la proroga durerà non più di un anno. Degli altri casi si occuperà il tavolo dell'auto aperto al Mimit, mentre il gruppo «proseguirà con i piani finalizzati a valorizzare i propri asset e le proprie risorse all'interno dei singoli stabilimenti al fine di tutelare il lavoro delle proprie persone e ridurre il ricorso agli ammortizzatori sociali nel processo di transizione verso la mobilità elettrica». In questa direzione qualcosa in più si capirà domani nel vertice tra l'azienda e i sindacati e quello previsto tra una settimana al Mimit con Urso, dove Imparato dovrebbe annunciare - stabilimento per stabilimento - quali auto saranno prodotte.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**AL TAVOLO DEL MIMIT
LE PROSSIME CRISI
DEL COMPARTO
COMPONENTISTICA
TAJANI: «L'AZIENDA
VUOLE RESTARE»**



Uno degli stabilimenti produttivi di Stellantis per la realizzazione delle auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GLI ULTIMI DATI

Italia Paese con più auto per abitante Ma le elettriche sono soltanto lo 0,6%

Secondo l'Istat nel 2023 c'erano 694 vetture ogni 1.000 residenti contro una media Ue di 571. Quelle a benzina le più diffuse. A ottobre la produzione di veicoli crolla del 67%

MICHELE ZACCARDI

L'Italia ha il numero di auto per abitante più alto d'Europa. E il dato risulta in crescita sostenuta: +1,3% in media all'anno dal 2018. Questo mentre le auto elettriche non sfondano, rappresentando appena lo 0,6% del totale delle vetture nei comuni capoluoghi. Sono questi i principali dati contenuti in un report dell'Istat sulle città e la mobilità.

Entrando nel dettaglio, l'anno scorso l'Italia ha registrato il più alto tasso di motorizzazione tra i Paesi dell'Unione europea, con 694 autovetture ogni 1.000 abitanti contro una media Ue di 571. Non solo. Rispetto alle altre maggiori economie europee questo indicatore presenta non soltanto valori nettamente superiori, ma anche una crescita più rapida negli ultimi anni: nel nostro Paese l'aumento medio dal 2018 è pari all'1,3%, contro lo 0,7% della Germania, lo 0,4% della Spagna e lo 0,3% della Francia.

Ovviamente, nelle città, dove la popolazione è più concentrata e dove il trasporto pubblico è più sviluppato, i tassi di motorizzazione sono più bassi (646 auto ogni 1.000 abitanti nei comuni capoluogo). Tutti i capoluoghi metropolitani presentano tassi di motorizzazione superiori a quelli del 2015.

Venendo alle tipologie di automobili più diffuse, a balzare all'occhio è la quota irrisoria rappresentata dalle elettriche: appena lo 0,6%. Sempre nel 2023, i veicoli a benzina sono ancora i più diffusi nelle città italiane (47,4%), anche se la loro quota si è ridotta di 0,8 punti l'anno dal 2015. Il declino è meno marcato per le auto a gasolio, il 35,2% del totale (-0,3% annuo dal 2015).

Per quanto riguarda i veicoli a basse emissioni, questi rappresentano il 17,4% del totale nei comuni capoluogo (circa 2 punti in più dell'anno precedente e più del doppio rispetto al 2015). Emerge una distanza significativa tra le città del Mezzogiorno (12,5%) e quelle del Centro (19,3%) e del Nord (19,8%). La diffusione delle auto a basse emissioni ha registrato un'accelerazione a partire dal 2019, grazie soprattutto al contri-

buto delle ibride. Tuttavia, la componente più numerosa di questo segmento è ancora costituita dalle auto a gas e bi-fuel (ovvero con doppia alimentazione, a benzina e a gas) pari al 9,9%. Le ibride rappresentano invece il 6,9% del totale nei comuni capoluogo, mentre le elettriche appena lo 0,6% (superano l'1% solo a Milano, Bergamo, Brescia, Bolzano e Trento).

Ma ieri sono usciti pure i dati Istat relativi alla produzione industriale. A ottobre 2024 l'indice destagionalizzato è stimato stabile su settembre, mentre nel trimestre agosto-ottobre si registra un calo dello 0,7% sui tre mesi precedenti. Al netto degli effetti di calendario (c'è stato un giorno lavorativo in più quest'anno) a ottobre la produzione industriale risulta in diminuzione del 3,6% sullo stesso mese del 2023.

Il calo interessa tutti i principali comparti. Ma colpisce in modo particolarmente pesante il settore dell'automotive. La produzione dell'industria del comparto, riporta un'analisi di **Anfia** (l'associazione della filiera automobilistica) sui dati Istat, registra un calo del 32,4% rispetto ad ottobre 2023, mentre nei primi dieci mesi del 2024 la contrazione è del 21%. Guardando ai singoli settori, l'indice della fabbricazione di autoveicoli ad ottobre cala del 40,4% sullo stesso mese del 2023, mentre diminuisce del 27,2% considerando i primi dieci mesi del 2024 sullo stesso periodo del 2023. Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture ad ottobre 2024 ammonta ad oltre 16mila unità, in calo del 67,8% rispetto ad ottobre 2023. Nel cumulato dei dieci mesi, invece, sono state prodotte oltre 272mila autovetture, in diminuzione del 41,5% su gennaio-ottobre 2023.

«Gli obiettivi previsti di elettrificazione» spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia** «non sono stati raggiunti, e un mercato poco vivace, che non sta andando nella direzione sperata, contribuisce a ostacolare anche la crescita dei volumi produttivi. Siamo infatti ancora ben lontani dal valore soglia del milione di veicoli leggeri prodot-

ti. Per questa ragione resta importante creare le condizioni per risollevare i volumi produttivi, strutturando al più presto un piano di politica industriale che possa concretamente sostenere le nostre imprese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



G. GIORDA
DG ANFIA

«Serve una vera politica industriale per sostenere le imprese»

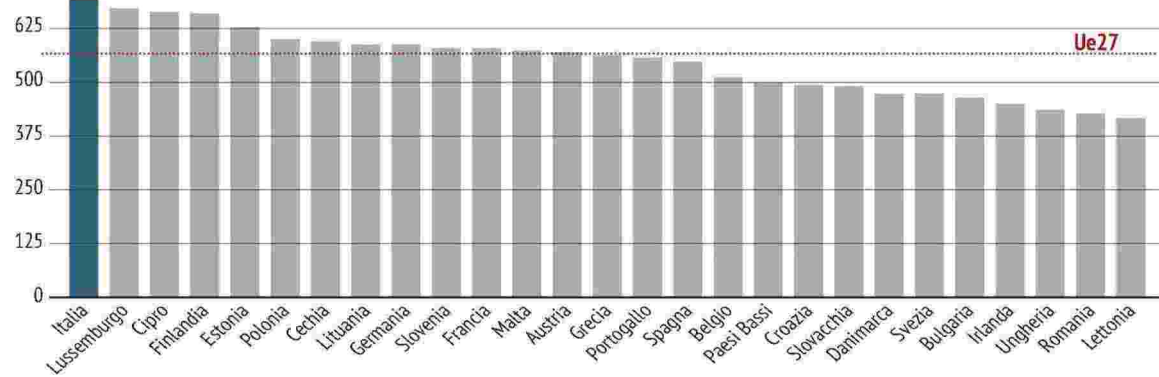


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

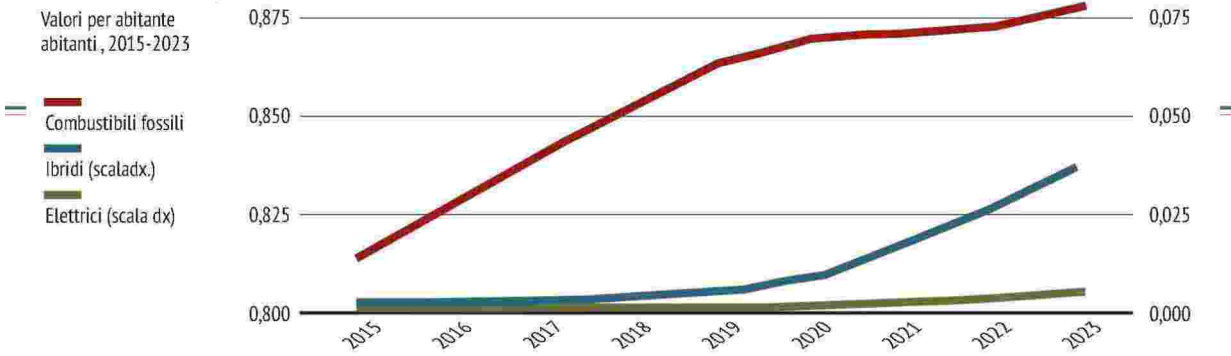
Il parco veicoli in Italia

Tasso di motorizzazione nell'Ue
Auto x 1000 abitanti, anno 2023



Veicoli tradizionali, ibridi ed elettrici in Italia

Valori per abitante abitanti, 2015-2023



Fonte: Istat

WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Segnale al governo: prorogate le commesse

Stellantis, c'è l'accordo su Trasnova congelati 400 licenziamenti

Stellantis proroga la commessa a Trasnova, l'azienda che fa attività di logistica a Pomigliano, a Cassino, a Melfi e a Torino: evitati i licenziamenti. Oltre a quelli di Trasnova sono stati ritirati quelli di Lo-



gitech, Teknoservice e Csa. L'accordo è stato raggiunto al MiMit: «Mi auguro che sia l'inizio di un nuovo e fattivo percorso anche con Stellantis», commenta il ministro Urso.

Pacifico a pag. 6

La crescita ad ostacoli

Indotto, Stellantis apre e congela gli esuberanti L'industria frena ancora

► Il gruppo proroga la commessa a Trasnova e blocca oltre 400 uscite Istat: la produzione italiana in calo da 21 mesi. Orsini: 2025 complicato

IL CASO

ROMA Stellantis lancia nuovi segnali di pace al governo e in corner evita quasi 400 licenziamenti nell'indotto. Al tavolo convocato appositamente ieri al ministero delle Imprese e del Made in Italy, il colosso italo-francese ha annunciato al ministro Adolfo Urso e ai sindacati la proroga di un anno alla commessa per la Trasnova. Ma in cambio ha preteso che la ditta - che trasporta con le sue bisarche le auto prodotte negli stabilimenti italiani - ritirasse le lettere di licenziamento inviate nei giorni scorsi ai suoi 97 dipendenti che operano tra Pomigliano, Cassino, Melfi e Torino, proprio dopo la fine del contratto. Parallela-

mente rientrano anche le procedure aperte dai subfornitori (Logitech, Teknoservice e Csa) di Trasnova verso altri 300 lavoratori. Una buona notizia per il sistema Italia nel giorno in cui l'Istat certifica che la produzione industriale, quella che un tempo valeva un quinto del Pil, è ferma da 21 mesi. Soltanto restando all'automotive, ha spiegato Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, «la produzione domestica delle auto ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8 per cento su ottobre 2023. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il segno meno a ottobre (-40,4)», mentre la componentistica segna un -28,9.

PROSPETTIVE

Guardando allo stato dell'indu-

stria, il leader di Confindustria, Emanuele Orsini ha fatto sapere: «Ci aspetta un 2025 complicato se non si cambia rotta in Europa». Per aggiungere la necessità di rilanciare gli investimenti: «Alcune scelte sbagliate della precedente Commissione Ue stanno impattando ora». Stando ai dati annunciati ieri dall'Istat, l'unica nota positiva è che a ottobre l'indice della produzione industriale è rimasto stabile rispetto a settembre. Ma rispetto all'anno precedente il calo è stato dell'3,6 per cento. Oltre all'auto, vanno male anche la produzione di tutti i mezzi di trasporto (-16,4), la moda (-32,8 per la valigeria e -20 per la valigeria) e tutto il tessile (-7,6). In controtendenza soltanto l'alimentare (+3,7), i comparti dell'energia (+1,7)

ei beni di consumo (+1,5%).

Intanto la mossa di Stellantis è stata accolta con favore dalla politica italiana. Anche perché segue l'annuncio di Jean-Philippe Imparato, l'uomo forte di Elkann in Europa, di voler fare dell'Italia la seconda fabbrica del gruppo in termini produttivi. Non a caso il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, ha fatto sapere: «La storia di un grande amore non può finire con l'uscita di Stellantis dall'Italia. Credo che loro vogliano continuare a produrre in Italia senza licenziamenti». Quindi ha aggiunto che, anche con la spinta dell'Europa, bisogna «far sì che possa esserci sostegno anche da parte del governo nei confronti dell'industria dell'auto». Secondo Tajani «si può arrivare a cifre importanti, nel giro di 3 anni a un miliardo per sostenere il settore auto». Su questo fronte Urso ha confermato che nel 2025 si punta a portare le risorse complessive per il settore a un miliardo tra aiuti per la domanda, contratti di sviluppo per la transizione e fondi

per gli ammortizzatori sociali. E dopo aver rilanciato il progetto «di un milione di auto in Italia entro il 2030» ha speso parole di ringraziamento verso il gruppo italo-francese: «Abbiamo proposto noi questo tipo di soluzione, ma è un'intesa che nasce nel solco del senso di responsabilità di Stellantis».

LA MESSA

Anche i sindacati hanno rivendicato l'esito della trattativa. La Fiom ha parlato di «vertenza simbolo per l'automotive». Intanto ieri a Pomigliano si sono registrati caroselli davanti allo stabilimento Stellantis, dove era in corso da giorni un presidio di lavoratori, mentre è stata celebrata una messa di ringraziamento da don Aniello Tortora nella chiesa Maria Santissima del Rosario. Ma il problema dell'indotto dell'automotive italiano è tutt'altro che risolto. La componentistica, con le 2.220 fabbriche, dà lavoro a circa 200mila persone. Secondo Giorda, «per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'occupazione». Da ieri è peggiorata la si-

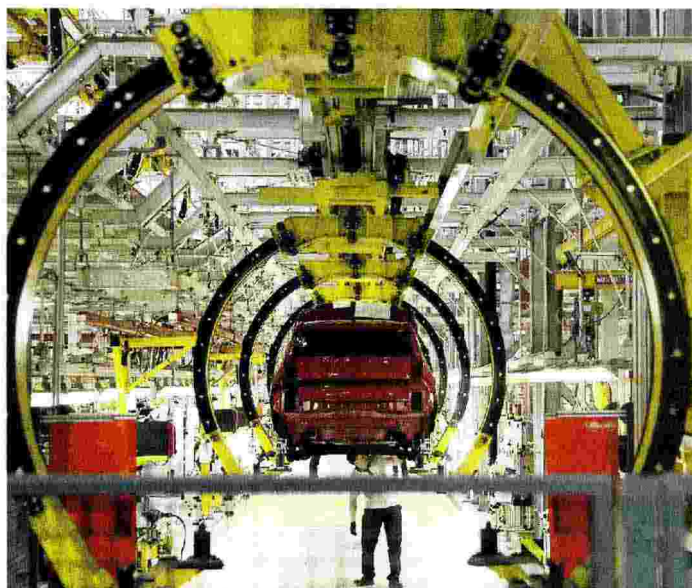
tuazione alla Meta System, azienda con capitale cinese che produce schede elettroniche, che vede a rischio il lavoro per i 450 dipendenti di Reggio Emilia e i circa 200 di Mornago, nel Varesotto.

Se non bastasse, Stellantis ha chiarito sia che non interverrà per le altre crisi dei fornitori come per quella di Transnova sia che la proroga durerà non più di un anno. Degli altri casi si occuperà il tavolo dell'auto aperto al Mimit, mentre il gruppo «proseguirà con i piani finalizzati a valorizzare i propri asset e le proprie risorse all'interno dei singoli stabilimenti al fine di tutelare il lavoro delle proprie persone e ridurre il ricorso agli ammortizzatori sociali nel processo di transizione verso la mobilità elettrica». In questa direzione qualcosa in più si capirà domani nel vertice tra l'azienda e i sindacati e quello previsto tra una settimana al Mimit con Urso, dove Imparato dovrebbe annunciare - stabilimento per stabilimento - quali auto saranno prodotte.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**AL TAVOLO DEL MIMIT
LE PROSSIME CRISI
DEL COMPARTO
COMPONENTISTICA
TAJANI: «L'AZIENDA
VUOLE RESTARE»**



Uno degli stabilimenti produttivi di Stellantis per la realizzazione delle auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

DAL TOUR DI ELKANN NELLE FABBRICHE DEL GRUPPO AI TAVOLI APERTI CON LE ISTITUZIONI: VIA AL DOPO TAVARES

Stellantis, prove di dialogo con il Governo

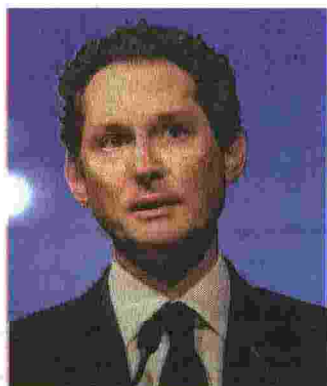
Stellantis, mentre è in piena ricerca del nuovo amministratore delegato che prenderà il posto di Tavares, accelera sulla strategia di riassetto, per così dire, istituzionale. La prima mossa è stata il tour di John Elkann nelle fabbriche del Gruppo, iniziando da quella Maserati. «La nostra industria sta attraversando momenti duri. Insieme, abbiamo affrontato numerose sfide in passato e le abbiamo già trasformate in opportunità a vantaggio di tutti coloro che lavorano con noi, sia internamente sia esternamente: colleghi, concessionari, clienti e fornitori, oltre alle istituzioni. Credo fermamente che in questi frangenti sia necessario rimanere uniti e, per questo motivo, ho deciso di essere accanto alle nostre persone e di

recarmi oggi presso la storica sede di Maserati a Modena», ha dichiarato. Le visite proseguiranno, molto probabilmente, a Mirafiori, chiusa fino all'8 gennaio per la mancanza di ordini della 500 elettrica e che dovrà sopportare un 2025 difficilissimo in attesa dell'arrivo sulle linee della 500 ibrida, poi toccherà a Pomigliano e a tutti gli altri. Una strategia che si basa, dunque, sulla ricerca del dialogo, cambiando la narrazione del muro contro muro portata da Tavares, con le parti sociali e che sarà portata avanti anche nel prossimo incontro con il Governo, al Tavolo Stellantis del 17 dicembre presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy. All'incontro parteciperanno sindacati, Anfia, le regi-

impianti produttivi (Piemonte, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Abruzzo e Basilicata) oltre i delegati di Stellantis. Fase in cui, però Elkann resta defilato, aspettando la fine delle interlocuzioni del Tavolo prima di rispondere alla richiesta di intervenire in Parlamento, come ha fatto sapere al presidente delle Attività produttive della Camera, Alberto Gusmeroli, che lo aveva invitato a riferire a «un'audizione congiunta dinanzi alle Commissioni parlamentari di Camera e Senato per discutere in Parlamento del piano industriale del gruppo Stellantis, della continuità produttiva e del mantenimento dei posti di lavoro nel nostro Paese». «Siamo convinti che il tavolo del 17 dicembre possa rappresentare un nuovo inizio per gli sta-

bilimenti italiani, non è la sfida di un governo, è la sfida di un Paese», auspica intanto il Ministro Urso. Infine, l'ultimo passo è stato mosso verso la distensione con gli altri Costruttori, formalizzando il rientro in Acea, dalla quale Tavares fece uscire Stellantis nel 2022. Una presa di distanza netta, dunque, verso il manager portoghese, critico nei confronti delle posizioni dell'associazione dei Costruttori europea soprattutto, nell'ultimo periodo, sulla revisione delle regole sulle emissioni in vigore dal 1° gennaio. Ma ora, con il ritorno del secondo Gruppo europeo, le Case del Vecchio Continente potranno fare molta più pressione all'UE per rivedere le regole in nome di una più prudente e logica neutralità tecnologica.

MI.SA.
EDIPRESS

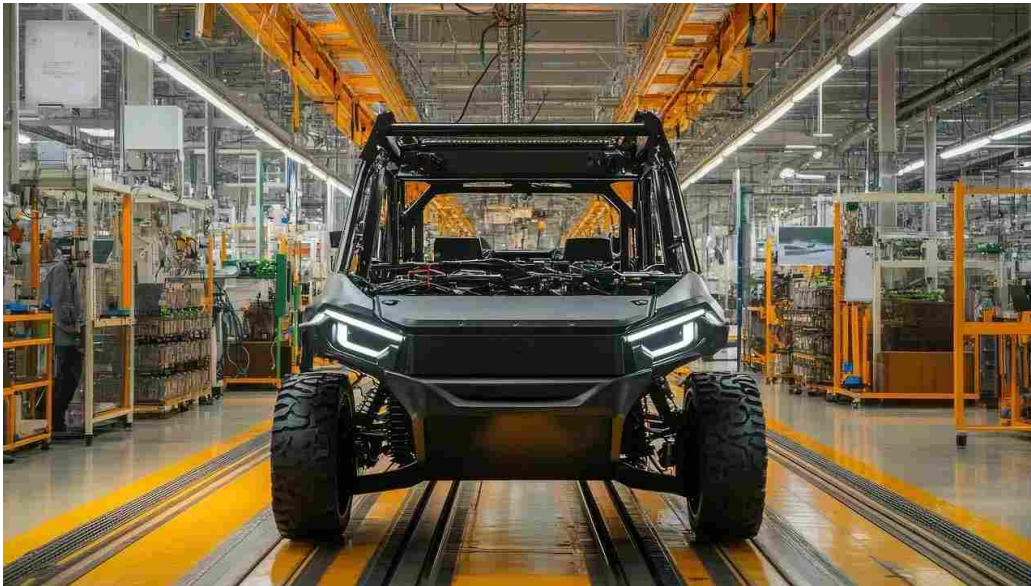


John Elkann, presidente del Gruppo Stellantis



Tavolo Automotive: cos'è e cosa prevede

B&FRedazione 10/12/2024 13:00



Il 17 dicembre presso il [Ministero delle imprese e del made in Italy](#) (Mimit) si svolgerà il **Tavolo Automotive**, che affronterà il tema rovente di [Stellantis](#). La casa automobilistica italo-francese è nell'occhio del ciclone dopo le ultime vicende: le dimissioni dell'amministratore delegato **Carlos Tavares** e la lettera di **licenziamento** per 97 lavoratori di Trasnova, l'azienda di logistica degli stabilimenti che ha in appalto l'attività di spostamento delle auto nei piazzali. Ecco nel dettaglio in cosa consiste esattamente il Tavolo Automotive, cosa prevede e chi partecipa.

Tavolo Automotive: cos'è

Il Tavolo Automotive è un organismo creato dal Mimit con l'obiettivo di intraprendere un percorso comune da parte di governo, regioni, sindacati e associazioni di categoria per **sostenere la produzione dei veicoli in Italia**. Tutto questo attraverso la **promozione della transizione** verso l'elettrificazione e la sostenibilità. Al tavolo partecipano Stellantis, che ha i più grandi stabilimenti automobilistici in Italia, le regioni dove sono presenti gli stabilimenti, i sindacati e [l'Anfia](#), l'Associazione nazionale della filiera automotive.

Tavolo Automotive: cosa prevede

Per raggiungere gli obiettivi prefissati, il Tavolo Automotive prevede alcune azioni importanti nel settore automobilistico, tra cui:

VIDEO



House of Trading: a due giorni dalla BCE

VEDI SEZIONE

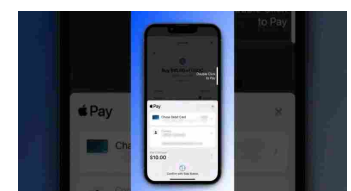
FINANZA PERSONALE



Manovra 2025, dietrofront del Governo: meno tasse per Bitcoin e criptoalute

VEDI SEZIONE

TECNOLOGIA



- il **sostegno dei centri di ricerca e sviluppo** per mettere in atto modelli innovativi e competitivi nel mercato globale;
- l'**investimento in tecnologie avanzate** come l'intelligenza artificiale e la guida autonoma;
- la **riqualificazione delle competenze dei lavoratori** sulla base delle esigenze del settore;
- il supporto alla **riconversione della componentistica** con lo scopo di agevolare il passaggio alle auto elettriche;
- il sostegno alla rete delle **colonnine di ricarica**, per stimolare la domanda di auto elettriche.

Tutto ciò dovrà coniugarsi con molteplici sfide, quali il rispetto degli obiettivi climatici, la concorrenza internazionale, la normativa europea che diventerà più stringente a partire dal 2025 e il **costo dell'energia tra i più alti in Europa**.

L'appuntamento del 17 dicembre

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha convocato per il 17 dicembre il Tavolo Automotive con al centro il dossier Stellantis. Dal confronto con la casa automobilistica si aspettano **indicazioni chiare sui siti produttivi**, sui programmi dell'azienda per il rilancio e sui lavoratori licenziati o che rischiano di essere mandati a casa.

“Dobbiamo realizzare un piano Stellantis”, ha dichiarato Urso, per cui “ho convocato un tavolo per il **17 dicembre** in cui l'azienda ci dovrà presentare un piano assertivo, chiaro e sostenibile per rilanciare la produzione, gli investimenti nel nostro Paese e garantire tutti gli stabilimenti **evitando ogni forma di licenziamento**”.

Qualche settimana fa, il ministro aveva assicurato che nella legge di bilancio 2025 sarebbero stati previsti nuovi fondi per la filiera dell'automotive. I sindacati probabilmente faranno la voce grossa per arrestare i licenziamenti. “Chiediamo l'intervento del ministro per bloccare 250 licenziamenti che potrebbero arrivare presto a 500, un intervento del governo perché si possa ricostituire il Fondo dell'automotive che è stato cancellato dalla Manovra e un intervento per dare soldi ad aziende che siano condizionati”, ha affermato Pierpaolo Bombardieri, leader della UIL.

Postato in [Macro e Tassi](#), [Notizie](#)

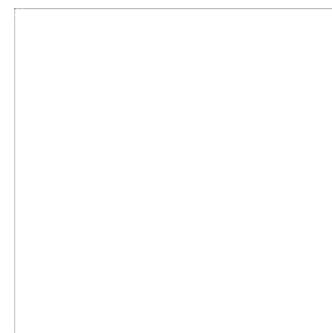
Taggato in [Auto elettriche](#), [Carlos Tavares](#), [Governo italiano](#), [John Elkann](#), [Settore automotive](#), [Sindacati italiani](#), [Stellantis](#)

AUTORE

Ora è possibile acquistare criptovalute su Coinbase con Apple Pay

VEDI SEZIONE

DIDATTICA



SGR: ecco le metriche essenziali per valutare le società dell'assets management

VEDI SEZIONE

B&F**Redazione**

Composta da professionisti dell'informazione finanziaria di lungo corso, la redazione di Borsa&Finanza segue in modo trasversale i contenuti offerti dal portale. Oltre a seguire le news e le novità più importanti del panorama finanziario italiano e internazionale, il team dedica ampio spazio a realizzare guide e approfondimenti educativi utili a migliorare le conoscenze degli investitori sia sul fronte della finanza personale che su quello degli investimenti, spiegando strutture, funzionamento, pregi e difetti dei diversi strumenti finanziari presenti sul mercato.

ARTICOLI CORRELATI

House of Trading: a due giorni dalla BCE



Société Générale quota nuovi Discount su indici, come funzionano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Stellantis gira pagina: le prospettive del dopo Tavares

Lascia un commento

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

Commento *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nome *

Email *

Sito web

Invia commento

BORSA & FINANZA

BORSAEFINANZA.IT

ASSET CLASS

Azioni
Certificati
Criptovalute
ETF e fondi
Materie Prime
Obbligazioni
Valute

RISPARMIO GESTITO

Analisi dei gestori
Notizie Risparmio Gestito
Osservatorio risparmio

CHI SIAMO

Contatti

FINANZA PERSONALE

Assicurazioni
Casa e Mutui
Fisco e tasse
Investimenti alternativi
Lavoro
Pensioni

TRADING

Analisi
Angolo del Trader
Broker trading online
Notizie di Trading

VIDEO

House of Trading
Investv

INFORMAZIONI LEGALI

Dichiarazione di non responsabilità
Informativa sui rischi
Market Abuse Regulation
Trattamento dei dati personali
Termini e condizioni
Politica di sicurezza informatica
Codice etico

SEGUICI SUI SOCIAL



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome *

Cognome *

Indirizzo email *

Professione

Investitore

- Retail
 Professionale

Autorizzo il trattamento dei miei dati personali per ricevere comunicazioni di marketing da parte di terzi, anche da parte di società di servizi finanziari.

Ho letto e accetto i termini della Privacy Policy

ISCRIVITI

Borsaefinanza.it non offre servizi finanziari, regolamentati o di investimento. Le informazioni presenti sul sito non devono essere considerate consigli di investimento personalizzati e sono disseminate sul sito e accessibili al pubblico in generale. Tutti i link e i banner sui siti web della società puntano verso società finanziarie, fornitori di servizi di investimento o banche regolamentate in Europa. Si prega di leggere Dichiarazione di non responsabilità, Informativa sui rischi, Informativa sul trattamento dei dati personali, Termini e condizioni e la Politica sulla sicurezza informatica prima di utilizzare questo sito Web. Continuando ad accedere o utilizzare questo sito Web o qualsiasi servizio su questo sito, dichiari di accettare questi termini e condizioni. Tutti gli investimenti finanziari comportano un certo livello di rischio. Il trading online comporta un alto livello di rischio e potrebbe non essere adatto a tutti gli investitori. Prima di decidere di investire dovresti considerare attentamente i tuoi obiettivi di investimento, il livello della tua esperienza, la tua disponibilità ad assumerti dei rischi e consultare un consulente indipendente. C'è sempre la possibilità di perdere l'investimento, per intero o parte di esso. Quindi ti suggeriamo di investire denaro che puoi permetterti di perdere. Copyright © 2023 BORSAEFINANZA SRL - P.IVA 04108660137 - Italia. Tutti i diritti sono riservati.

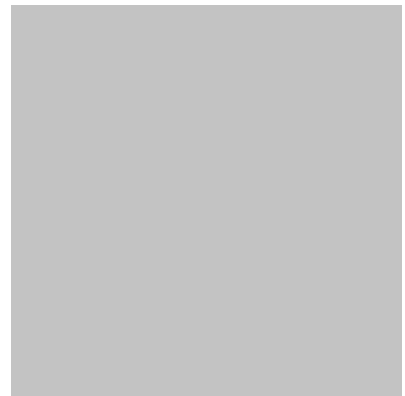
HOME ECONOMIA

Auto, Giorda (Anfia): Costo energia da abbattere, è fattore debolezza imprese

11 Dicembre 2024

“Abbiamo realizzato uno studio all'interno del tavolo Stellantis con 20 proposte di intervento di politica industriale per recuperare i gap di competitività delle produzioni nazionali e per attrarre nuovi investimenti. Di queste, chiediamo al governo un impegno immediato su tre misure da attuare nei prossimi 2-3 mesi”. Così Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**. In una intervista a La Stampa spiega: “È urgente affrontare il tema degli ammortizzatori sociali in scadenza. Bisogna che siano rifinanziati altrimenti rischiamo che nei prossimi mesi ci siano sempre più licenziamenti, perché il 2025 sarà un anno ancora più duro per il settore. Serve incentivare ricerca ed innovazione e soprattutto serve intervenire sui costi dell'energia perché è uno dei principali fattori di debolezza delle imprese italiane”.

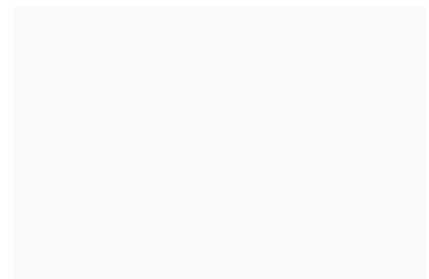
Ti potrebbe interessare anche



Se la debolezza della Cina frena i rialzi del petrolio

01 Agosto 2024

La congiuntura geopolitica spinge i prezzi del greggio ma la situazione negativa di Pechino impatta ancora di più



INFOGRAFICA INTERATTIVA Prezzo del carburante, il costo della benzina resta stabile

16 Gennaio 2024 di Redazione

I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy sui prezzi medi del carburante regione per regione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INFOGRAFICA INTERATTIVA II costo dei salari in Ue ed eurozona a fine 2023

19 Marzo 2024 di Redazione

I dati Eurostat: nel quarto trimestre del 2023 nell'area euro i costi delle retribuzioni orarie e degli stipendi sono aumentati del 3,1%, in Ue del 3,8%

INFOGRAFICA INTERATTIVA Costo del lavoro +4% in Ue e +3,4% nell'eurozona nel quarto trimestre 2023

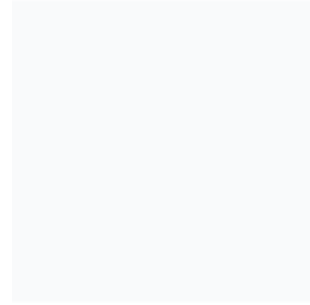
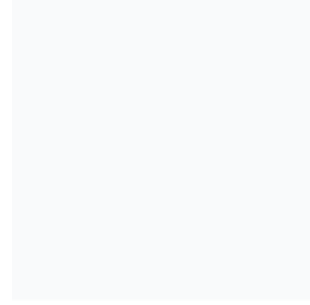
19 Marzo 2024 di Redazione

Secondo Eurostat, nel quarto trimestre 2023 è aumentato del 3,4% nell'area dell'euro e del 4% nell'Ue rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

INFOGRAFICA INTERATTIVA Ue, il costo orario del lavoro nei diversi Paesi

27 Marzo 2024 di Redazione

I dati Eurostat Paese per Paese



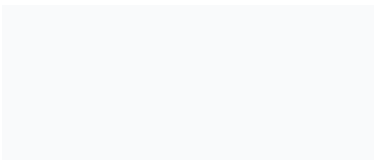
Podcast 2/ Cop29, cosa è successo a Baku in due settimane molto intense



Iscriviti alla newsletter di GEA

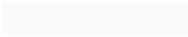
Privacy Policy. *

Iscriviti



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.



Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'allarme della filiera dell'auto: "Necessari ammortizzatori per tre anni o licenziamenti". Lo studi

L'Anfia chiede "un sostegno concreto e immediato" e avanza tre proposte al governo. Le sofferenze dovute ai volumi di Stellantis e alla crisi dei costruttori tedeschi Senza un piano di "sostegno concreto e immediato" alle imprese della filiera dell'auto molte aziende "rischiano di non avere alternative ai licenziamenti". La crisi annunciata dell'indotto è dietro l'angolo, come previsto negli scorsi mesi. E in ballo ci sono, secondo l'Anfia, fino a 45mila posti di lavoro. La relazione del presidente dell'associazione della filiera dell'industria automobilistica, Roberto Vavassori, è un cahiers de doléances con un imperativo per il governo: fate presto. Il crollo della produzione di Stellantis, con meno di 500mila unità prodotte nel 2024, e le difficoltà dei costruttori tedeschi hanno ristretto i tempi per governare la transizione verso l'elettrico. Il mix di crisi tra Stellantis e Volkswagen "Purtroppo - ha spiegato - i dati di produzione e di mercato di Stellantis non stanno andando bene né tantomeno nella direzione sperata dal tavolo" automotive che secondo il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, avrebbe dovuto portare la produzione a 1 milione di veicoli l'anno. E allo stesso tempo se Volkswagen "decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15mila dipendenti", come ipotizzato dal piano industriale del gruppo tedesco, "saranno almeno 45mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane". Numeri che, sommati alla transizione verso l'elettrico con un cambio nelle componenti necessarie, rischia di inaridire la filiera italiana. "La produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva, ormai strutturale, è un tema dirimente per i costruttori europei, che, per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrembante avanzata cinese, stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti europei", ha spiegato Vavassori. Lo studio sui posti a rischio Secondo uno studio di Anfia con Alix Partners, tra crisi aziendali e riduzione strutturale, l'evoluzione dei volumi negli ultimi mesi "anticipa già nel 2025 i possibili impatti occupazionali di quanto si stimava solo un anno fa come effetto al 2030 della sola transizione elettrica". Tradotto in numeri: a rischio ci sono 38mila posti di lavoro di cui 26mila da riduzione strutturale e 12mila da crisi aziendali. Dati che, sottolinea Alix Partners, sono parziali perché il totale dei posti a rischio "potrebbe essere maggiore" essendo esclusi dallo studio i produttori di apparecchiature originali e l'impatto su altre filiere adiacenti come logistica, sicurezza e macchine utensili. "Ammortizzatori sociali o licenziamenti" Per questo Vavassori ha sostenuto la necessità di "misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese" chiedendo di "prevedere urgentemente degli ammortizzatori straordinari per i prossimi 3 anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti". Il numero uno di Anfia è tornato anche sul taglio delle risorse del fondo automotive, pari a 4,6 miliardi di euro, il più pesante deciso dal governo nella legge di Bilancio: "Per il 2025 abbiamo proposto al Mimit di utilizzarli per l'adozione di tre misure: credito d'imposta diretto per attività di ricerca e sviluppo sulle traiettorie tecnologiche della nuova mobilità, riduzione dei costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi della filiera e proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali". Hai già letto 5 articoli Acquista l'accesso illimitato a Ilfattoquotidiano.it SOSTIENICI ORA Abbonamento SOSTENITORE 1 EURO IL PRIMO MESE e poi 5,99? al mese Leggi tutti gli articoli del sito senza limiti Partecipare in diretta ogni giovedì alle 16.00 alla riunione di redazione de ilfattoquotidiano.it e proporre la tua inchiesta Partecipare al Forum di discussione con la redazione e il Direttore e lanciare la tua campagna su un tema o una battaglia di interesse pubblico. Scopri la nuova sezione dedicata ai sostenitori Proporre il tuo post per il blog dedicato Commentare tutti gli articoli Navigare il sito senza pubblicità Ricevere le newsletter tematiche Leggere tutti gli articoli del Fatto Quotidiano 7 giorni dopo la pubblicazione Sconto del 30% sull'abbonamento annuale a TvLoft e sui libri della casa editrice Paper First; sconto del 20% e sui prodotti del nostro shop online Sottoscrivere la tessera alla Fondazione il Fatto Quotidiano al prezzo ridotto di 5? (anziché 20?) Infine riceverai la tua Membership card digitale e potrai usufruire dei vantaggi dedicati alle nostre Partnership SCOPRI TUTTI I VANTAGGI SOSTIENICI ORA Abbonamento SOSTENITORE 60? L'ANNO (risparmi 11,88?) Leggi tutti gli articoli del sito senza limiti Partecipare in diretta ogni giovedì alle 16.00 alla riunione di redazione de ilfattoquotidiano.it e proporre la tua inchiesta Partecipare al Forum di discussione con la redazione e il Direttore e lanciare la tua campagna su un tema o una battaglia di interesse pubblico. Scopri la nuova sezione dedicata ai sostenitori Proporre il tuo post per il blog dedicato Commentare tutti gli articoli Navigare il sito senza pubblicità Ricevere le newsletter tematiche



Leggere tutti gli articoli del Fatto Quotidiano 7 giorni dopo la pubblicazione Sconto del 30% sull'abbonamento annuale a TvLoft e sui libri della casa editrice Paper First; sconto del 20% e sui prodotti del nostro shop online Sottoscrivere la tessera alla Fondazione il Fatto Quotidiano al prezzo ridotto di 5? (anziché 20?) Infine riceverai la tua Membership card digitale e potrai usufruire dei vantaggi dedicati alle nostre Partnership **SCOPRI TUTTI I VANTAGGI ABBONATI ORA** Abbonamento PARTNER 119,99? L'ANNO (anziché 189,99?) Leggi tutti gli articoli del quotidiano dall'App "il Fatto Quotidiano" o dal sito e leggi tutti gli articoli del sito senza limiti Accedere all'archivio completo de il Fatto Quotidiano Accedere a 4 corsi della Scuola del Fatto ad un prezzo davvero esclusivo Partecipare in diretta ogni giovedì alle 16.00 alla riunione di redazione de ilfattoquotidiano.it e proporre la tua inchiesta Commentare tutti gli articoli de ilfattoquotidiano.it Navigare il sito senza pubblicità Guardare i programmi in esclusiva sulla piattaforma TvLoft Aver uno sconto del 30% sui libri della casa editrice Paper First; e uno sconto del 20% sui prodotti del nostro shop online Ricevere la tua Membership card digitale e usufruire dei vantaggi dedicati alle nostre Partnership Sottoscrivere la tessera della Fondazione il Fatto Quotidiano al prezzo ridotto di 5? (anziché 20?) **SCOPRI TUTTI I VANTAGGI** Sei già abbonato? **ACCEDI** Fare giornalismo senza avere alle spalle grandi gruppi economici e finanziari costa. Se apprezzi ilfattoquotidiano.it, le nostre inchieste e le notizie che troppo spesso gli altri oscurano, entra a far parte della nostra comunità.

Accordo Ue-Mercosur: chi ci guadagna e chi ci perde

In Italia plaudono i produttori di macchinari, la moda e le auto. Gli agricoltori sono contrari, ma vini e formaggi ci guadagnano. Servizio Scopri di più Libero scambio di Micaela Cappellini Marta Casadei Filomena Greco Luca Orlando 11 dicembre 2024 6' di lettura Venerdì scorso la Commissione europea ha siglato l'accordo di libero scambio con il Mercosur, il blocco commerciale che ha come membri a pieno titolo Brasile, Argentina, Uruguay e Paraguay. Dopo vent'anni di trattative e una prima fumata nera nel 2019, è finalmente giunta al

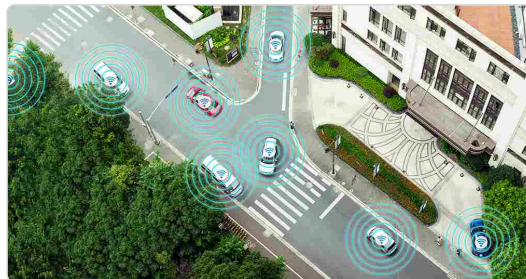


traguardo un'intesa che, una volta ratificata, porterà all'eliminazione di oltre il 90% dei dazi sulle merci scambiate tra l'Europa e i Paesi sudamericani. L'accordo vale il 25% del Pil mondiale e sulla carta interessa un mercato di oltre 700 milioni di consumatori. Ma non tutti i settori industriali sono destinati a guadagnarci allo stesso modo. Gli agricoltori europei, per esempio, si sono schierati compatti contro l'accordo anche in quei Paesi, come la Spagna, il cui governo si è fin da subito espresso a favore dell'intesa. Mentre infatti l'export europeo verso il Mercosur è incentrato su beni industriali di alto valore, come macchinari e prodotti chimico-farmaceutici, l'Europa importa principalmente materie prime agricole e alimentari. Secondo il centro studi Divulga l'anno scorso i prodotti alimentari e le materie prime agricole hanno rappresentato il 43% in valore e il 37% in volume delle importazioni totali dal Mercosur. Al contrario, il settore industriale europeo ha registrato un surplus di 33,4 miliardi di euro, sostenuto dalle esportazioni di prodotti chimico-farmaceutici e di macchinari e automotive. E la manifattura italiana? Si divide tra favorevoli e contrari. Se in più di un settore il saldo commerciale con l'area per l'Italia è in rosso, nel caso dei macchinari non c'è partita. Tenendo conto di un attivo superiore ai due miliardi, quasi coincidente con le nostre vendite nell'area alla luce di importazioni quasi nulle, appena 178 milioni di euro lo scorso anno. I dazi sui macchinari oscillano a seconda delle categorie in un range dall'11 al 20% e una loro riduzione potrebbe evidentemente produrre commesse aggiuntive, migliorando il profilo competitivo delle nostre forniture rispetto in particolare ai competitor asiatici. «Per l'intero comparto è una buona notizia - spiega il presidente di Federmacchine Bruno Bettelli - perché in Brasile, in particolare, esportare è complicato. Oltre ai dazi sono richiesti infatti anticipi di imposte. Le regole sono complesse: una semplificazione sarebbe quanto mai benvenuta. Si tratta di Paesi che in termini tecnologici devono ancora crescere e in questo senso il made in Italy ha grandi spazi di sviluppo. L'auspicio è che l'accordo includa anche strumenti finanziari, in modo da agevolare il percorso delle aziende dal lato dei pagamenti e delle garanzie del credito». Mercato strategico, quello brasiliano, in particolare per i produttori di macchinari per ceramica, tenendo conto che proprio il Brasile è tra i maggiori produttori mondiali di piastrelle. E il Sud America, nelle statistiche dell'associazione di categoria Acimac, per la prima volta ha superato per vendite (302 milioni, +38%) il bacino asiatico. «In passato eravamo i primi in assoluto - spiega Bettelli - poi siamo stati superati dalla Cina per motivi di prezzo, non certo di qualità. Un calo dei dazi ci consentirebbe di recuperare competitività». Tra i macchinari made in Italy, l'area più pesante in valore assoluto è quella del packaging: 150 milioni nei primi otto mesi del 2024, di cui i due terzi diretti in Brasile, che per il settore rappresenta il decimo mercato di sbocco estero. «L'accordo è positivo - spiega il presidente di Ucima Riccardo Cavanna - ma il Mercosur ha problemi che vanno oltre i dazi: restano i nodi legati al cambio e al sistema dei pagamenti che pongono vincoli enormi alle imprese. Ora vedremo i codici doganali coinvolti e l'accordo definitivo, tenendo conto che la meccanica brasiliana proverà ad alzare gli scudi». Se il 2024 è stato un anno critico per il lusso mondiale e per il settore moda made in Italy - che fattura circa 100 miliardi l'anno, insieme ai cosiddetti collegati: occhiali, gioielli, beauty - l'accordo tra Ue e Mercosur è una direttrice importante per aprire mercati ad alto potenziale, che però, ad oggi, sono stati frenati da burocrazia e dazi. Brasile e Argentina in testa: «Sono Paesi con un gusto e una sensibilità affini a quelli italiani - ha spiegato Filippo Laviani, responsabile Regolamentazione commercio internazionale di Sistema moda Italia - dove abbiamo provato a inserirci più volte, puntando a una classe media che si sta via via rafforzando. Le barriere doganali, con dazi che su alcuni prodotti sono al 35%, ci hanno però impedito di avere successo». Infatti nessuno tra i Paesi del Mercosur figura tra i primi 20 clienti del tessile-abbigliamento made in Italy che tra gennaio e agosto 2024 ha esportato merci per 25 miliardi di euro. Laviani valuta questo accordo «interessante soprattutto per il nostro export. Sul fronte dell'eventuale concorrenza da parte dei produttori locali che esporteranno in Europa non vedo grandi rischi». È simile il punto di vista di Confindustria Moda Accessori, che riunisce le imprese della filiera della pelle: nei primi otto mesi del 2024 ha esportato nel Mercosur beni per 48,9 milioni di

euro, a fronte di un import pari a 121,5 milioni di euro (di cui 109,2 di beni della concia: il Brasile è il secondo fornitore): «Consideriamo l'accordo favorevolmente dichiara la presidente Giovanna Ceolini - perché l'intesa può favorire l'export delle nostre imprese, spesso piccole, togliendo loro oneri burocratici e dazi. Non c'era reciprocità negli scambi: per le calzature, per esempio, c'erano dazi per l'export alti, intorno al 40%, e impostate su linee tariffarie diverse secondo il tipo di prodotto, e dazi per l'import bassi, intorno all'8%». Rimane qualche cautela: «Serve un allineamento su standard di produzione e sicurezza dei prodotti». **ABBONAMENTO Podcast Market Mover L'agricoltura italiana, così come quella del resto d'Europa, è contraria all'intesa. Coldiretti, Confagricoltura e la Cia si sono tutte espresse in termini negativi. In cima alla lista delle preoccupazioni c'è l'uso nei Paesi sudamericani che fanno parte del Mercosur degli antibiotici e degli ormoni della crescita negli allevamenti, così come l'utilizzo nei campi di pesticidi vietati dalla Ue. Gli imprenditori agricoli invocano il principio di reciprocità e richiedono ai produttori del Mercosur di rispettare gli stessi standard ambientali e sanitari previsti per gli agricoltori europei, ponendo l'accento sulle difficoltà che gli operatori Ue incontrerebbero per competere equamente con produttori esteri sottoposti a regole meno restrittive. Stando ai calcoli delle tre associazioni, i settori che subiranno il contraccolpo maggiore dalla liberalizzazione degli scambi con il Mercosur sono le carni bovine, il pollame, il riso, il mais e lo zucchero. Non tutto l'agroalimentare made in Italy però è schierato contro l'intesa. I produttori riuniti nell'Unione italiana vini, per esempio, brindano all'accordo: in un momento di stagnazione dei consumi sia sul mercato nazionale che su quello internazionale, e con il pericolo dei dazi di Trump all'orizzonte, non sarebbe lungimirante sostengono - precludersi la crescita nei Paesi dell'America Latina. Anche i produttori di formaggi vogliono la fine dei dazi con il Mercosur, che per il settore lattiero-caseario Ue è un mercato dal valore potenziale di 245 milioni di euro. «L'intesa si legge in una nota di Assolatte porta risultati di rilievo sia in termini di dazi che nel capitolo della tutela delle Indicazioni geografiche». Per quanto riguarda i primi, è previsto un contingente tariffario crescente, che passa da 3mila a 30mila tonnellate in dieci anni, insieme al progressivo azzeramento dei dazi. Quanto alla tutela dei prodotti a denominazione, l'accordo proteggerà i 9 formaggi italiani più esportati: Asiago, Fontina, Gorgonzola, Grana padano, Mozzarella di bufala campana, Parmigiano reggiano, Pecorino romano, Provolone Valpadana e Taleggio». In totale, tra Dop e Igp, l'intesa firmata venerdì tutelerà dall'Italian sounding 57 prodotti: oltre ai vini e ai formaggi, anche aceti, prodotti a base di carne, pasta e ortaggi. Nella lista stilata dalla Commissione Ue figurano tra gli altri Barolo, Franciacorta, Chianti, Prosciutto di San Daniele e Prosciutto di Parma. «Ogni accordo politico che amplia la dimensione dei mercati del settore automotive non può che esser benvenuto», sottolinea Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione delle imprese della filiera automotive. «Nel caso dell'accordo Ue-Mercosur, che ha avuto una gestazione ultraventennale, vanno monitorati attentamente gli impatti di sviluppo del saldo commerciale del nostro Paese con gli altri Paesi europei coinvolti», ha concluso. Dal punto di vista del mercato, le esportazioni di componenti automotive made in Italy verso il Mercosur sono cresciute l'anno scorso del 2,2% rispetto al 2022 e quest'anno, nel periodo da gennaio ad agosto, il trend è rimasto positivo sebbene in maniera meno evidente, con un +0,9% a fronte di una contrazione pesante invece delle importazioni, del 13,3%. L'Italia dunque vanta rispetto all'area del Mercosur una bilancia commerciale positiva l'anno scorso per oltre 700 milioni, che quest'anno, nei primi otto mesi, si è attestata sul mezzo miliardo di euro. L'Italia, dunque, è un esportatore netto tanto di componentistica auto quanto di autovetture visto che in Sudamerica, in particolare in Brasile, il marchio Fiat è molto forte. Le esportazioni di veicoli sono cresciute del 9,9% l'anno scorso e dell'8,3% fino ad agosto di quest'anno, con all'attivo circa 3mila unità mandate oltreoceano. Marta Casadei redattore Luogo: Milano Lingue parlate: italiano, inglese (C2), francese (B2), spagnolo (B1) Argomenti: moda, lusso, economia, consumi, retail, industria Luca Orlando inviato-caporedattore Luogo: Milano Lingue parlate: Inglese Argomenti: Imprese, meccanica, innovazione, export, macchinari, Industria 4.0, robot Micaela Cappellini redattore Luogo: milano Lingue parlate: italiano, inglese Argomenti: export, agroalimentare, donne Filomena Greco redattrice Luogo: Torino Lingue parlate: Italiano, inglese Argomenti: Industria, automotive, mercato dell'auto, lavoro, Piemonte**

Borgo 4.0: una smart city al servizio del cittadino

Dopo anni di sperimentazione, sono arrivati i primi risultati di Borgo 4.0., la piattaforma che si configura come un vero e proprio laboratorio in ambiente reale per testare le soluzioni della mobilità del futuro. Un esempio di smart city, promosso da **Anfia** Automotive, che ha scelto Lioni, in provincia di Avellino, come suo territorio di riferimento. Tra le soluzioni sperimentate semafori intelligenti, sistemi automatici di parcheggio, sistemi di monitoraggio del traffico in tempo reale e della qualità dell'infrastruttura: tutti strumenti al servizio del cittadino - come spiega Luigi Ferrigno, coordinatore dei progetti di ricerca e sviluppo di Borgo 4.0



ECONOMIA POLITICHE GREEN

Volkswagen, transizione suicida: la crisi dell'auto green travolge l'Italia

L'allarme **dell'Anfia**: "A rischio 45 mila posti di lavoro nel nostro Paese"

di Franco Lodige

11 Dicembre 2024, 14:17

0.9k Visualizzazioni

1 commento



© bridgesward, Traimak_Ivan e humblino tramite Canva.com



Il disastro targato elettrico sta minando la tenuta del **settore automotive**. I colossi sono alle prese con entrate vistosamente in calo, tali da compromettere gli investimenti programmati e in alcuni casi da spingere i vertici a tagli e chiusure. Uno dei casi emblematici è fornito da **Volkswagen**, tra le difficoltà visibili a occhio nudo dell'Audi, gli stabilimenti verso la chiusura e lo stop al sito di Bruxelles, un impianto di cui tanto s'è

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

parlato negli ultimi anni per la sua natura ecologica (impianto fotovoltaico importante, riciclo delle acque, energie rinnovabili per la movimentazione delle merci, e così via). Ma **anche l'Italia rischia di pagare** le criticità affrontate dalla multinazionale tedesca.

La conferma dei rischi corsi dal Belpaese è arrivata presidente **dell'Anfia, Roberto Vavassori**, in occasione dell'assemblea annuale: "Se, come riportato dagli organi di stampa, Volkswagen decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15mila dipendenti, saranno **almeno 45mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici**, anche quelle italiane". Come evidenziato dall'esperto, per ogni posto di lavoro perso da un Costruttore ve ne sono almeno altri tre nella filiera.

E i **dati del mercato** parlano chiaro: "L'Asia, Cina soprattutto, incrementa di oltre 4 milioni i veicoli prodotti, superando i 30 milioni di veicoli prodotti, mentre Nord America ed Europa perdono rispettivamente 1 milione e 3,5 milioni di veicoli. Anche in questo caso è evidente che la produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva ormai strutturale è un tema dirimente per i Costruttori europei, che, per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrebante avanzata cinese, stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti europei".

Leggi anche:

- L'auto elettrica crolla pezzo dopo pezzo: chiude la fabbrica di suv alla spina
- Auto europee, disastro annunciato: qualcosa si muove ma rinviare non basta
- Flop auto elettriche: Volkswagen in fuga da Bruxelles

Dalla Germania non arrivano buone notizie. A Wolfsburg le trattative sulla contrattazione collettiva tra Volkswagen e i sindacati, accompagnate da proteste e manifestazioni, si sono concluse senza alcun accordo. Lunedì, dopo sette ore di colloqui, il negoziatore del sindacato Ig Metall, Thorsten Gröger, ha parlato di un "clima costruttivo per le discussioni", ma ha sottolineato posizioni ampiamente divergenti. Queste le sue parole riportate da LaPresse: "Ciò che è fondamentale per l'Ig Metall è che si debba trovare una soluzione senza chiusure di siti e licenziamenti per motivi operativi". Per Volkswagen le parti sono ancora distanti da una "soluzione sostenibile" ma sono attesi nuovi confronti tra il 16 e il 17 dicembre.

Le proteste dei lavoratori vanno avanti. Migliaia di dipendenti di nove stabilimenti Volkswagen hanno incrociato le braccia contro le misure di austerità pianificate dall'azienda e la mobilitazione è destinata ad