



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 10 al 16 dicembre 2024

Torino, 20 dicembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Repubblica.it	11/12/2024	<i>Il Ppe chiede il rinvio delle multe per le auto</i>	2
	Sicuraauto.it	11/12/2024	<i>3° Autopromotec Talks: "Made in Italy, l'eccellenza da tutelare"</i>	4
	Tg24.sky.it	11/12/2024	<i>Stellantis, dalle fabbriche all'indotto, il piano per la produzione di auto in Italia</i>	13
	Today.it	11/12/2024	<i>La crisi di Volkswagen puo' provocare almeno 45mila licenziamenti in Italia</i>	16
	Ansa.it	12/12/2024	<i>Il Messico alla ricerca di investimenti italiani</i>	18
2/3	Corriere della Sera	12/12/2024	<i>Allarme sull'industria: "In discesa da 21 mesi" (R.Querze')</i>	22
25	La Repubblica	12/12/2024	<i>Il Ppe chiede il rinvio delle multe per le auto (D.Longhin)</i>	24
26	La Stampa	12/12/2024	<i>Allarme di Confindustria: "Le imprese sono in crisi. Non basta tagliare i tassi" (C.Luise)</i>	25
1+6/7	Libero Quotidiano	12/12/2024	<i>Italia azzoppata: il caos Stellantis frena la crescita (S.Iacometti)</i>	27
1+7	Gazzetta di Mantova	12/12/2024	<i>Auto in crisi ora un piano con l'Europa</i>	29
14	Il Gazzettino	12/12/2024	<i>Stellantis: cig di transizione e un milione di vetture</i>	31
1+46	Il Giornale di Vicenza	12/12/2024	<i>Auto in crisi. Un piano europeo</i>	32
6	Il Quotidiano del Sud - L'Altravoce dell'Italia	12/12/2024	<i>Oggi riparte pomigliano</i>	34
11	La Notizia (Giornale.it)	12/12/2024	<i>Crollano le vendite rispetto al 2019</i>	35
7	La Prealpina	12/12/2024	<i>La crisi dell'automotive. "Rimetteremo i fondi"</i>	36
4	La Provincia Pavese	12/12/2024	<i>Crisi dell'auto, allarme sull'occupazione gli industriali: ammortizzatori per 3 anni</i>	37
	Gazzettadisalerno.it	12/12/2024	<i>ANFIA spinge verso una transizione fattibile e razionale</i>	39
	Ilfattoquotidiano.it	12/12/2024	<i>Auto, a rischio 45mila addetti - Il Fatto Quotidiano</i>	41
	Ilfattoquotidiano.it	12/12/2024	<i>Stellantis, la gran cassa inizia gia' a sgonfiarsi: "Il 2025 sara' un anno difficile". I sindacati:</i>	44
	Ilmattino.it	12/12/2024	<i>Autopromotec Talk, il Made in Italy simbolo di eccellenza nella componentistica e nel post vendita d</i>	46
	Iltorinese.it	12/12/2024	<i>Ripristinato il Fondo per il settore auto: quasi 1 miliardo per il 2024</i>	50
	PneusNews.it	12/12/2024	<i>Autopromotec Talks: a Roma un incontro sul ruolo del Made in Italy nel settore della componentistica</i>	51
	Sicuraauto.it	12/12/2024	<i>Assemblea ANFIA, Urso: "l'auto e' uscita fuori strada"</i>	54
	Staffettaonline.com	12/12/2024	<i>Auto, Anfia: settore a rischio estinzione in Europa</i>	59
	Tgabruzzo24.com	12/12/2024	<i>ANFIA spinge verso una transizione fattibile e razionale</i>	60
	Tgcom24.mediaset.it	12/12/2024	<i>Settore auto, previsti 40mila esuberi nel 2025</i>	61
5	Il Sole 24 Ore	13/12/2024	<i>Auto aziendali, aumenti solo per ordini dal 2025 (M.Mobili)</i>	62
8	Corriere del Mezzogiorno - Puglia (Corriere della Sera)	13/12/2024	<i>Scudieri: "Un piano che funzioni"</i>	63
1+9/11	La Repubblica - Ed. Torino	13/12/2024	<i>La gelata del mercato auto vendite ridotte di un terzo (M.Sciullo)</i>	64

Seguici su:

Economia

CERCA

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

adv



• **Ultim'ora** 22.26

Macchinista di Mercitalia travolto e ucciso da un treno nel Reggiano

LE SANZIONI

Il Ppe chiede il rinvio delle multe per le auto

di [Diego Longhin](#)



▲ Operai al lavoro su un motore (ansa)

La forza che esprime la presidente della Commissione von der Leyen vuole una transizione al 2035 più soft. Urso scommette sull'accordo con Stellantis e al tavolo ci saranno anche i ministri Giorgetti e Calderone

12 DICEMBRE 2024 ALLE 01:00

1 MINUTI DI LETTURA

VIDEO IN EVIDENZA



Metropolis - La bambina e il mare. Con

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Torino – Mentre a Bruxelles il Ppe chiede il rinvio delle multe per le case automobilistiche alle prese con i nuovi limiti di CO2, a Roma il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, scommette su un'intesa al tavolo del 17 dicembre con Stellantis, società che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubblica. Alla riunione parteciperanno anche la ministra del Lavoro, Marina Calderone, e il ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Adinolfi, Cuzzocrea, Friebe, Linardi,
Provenzano, Siracusano

Stellantis rilancia sulle batterie. Impianto con i cinesi in Spagna e nuovi piani per Termoli

di Diego Longhin

10 Dicembre 2024



Il governo, di fronte al cambio di passo dell'azienda dopo l'uscita di Carlos Tavares, è pronto ad incrementare i soldi per il fondo automotive e a prorogare gli ammortizzatori sociali per le imprese. «Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezze sugli impegni», dice Urso che punta di nuovo su un piano che possa riportare la produzione in Italia a 1 milione di veicoli al 2030. Un modo per rassicurare il presidente dell'Anfia, sigla che rappresenta l'indotto, Roberto Vavassori, rispetto ai rischi occupazionali. La produzione è calata (-41,5%) e le immatricolazioni a fine 2024 saranno 350 mila in meno del 2019, anno prima del Covid. «Speriamo che il tavolo possa segnare una svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia e nella politica industriale nel settore», dice Urso. Il ministro si aspetta poi che il presidente di Stellantis, John Elkann, dopo l'accordo, possa decidere di andare in audizione in Parlamento.

"Stellantis, l'Italia al centro: patto su fabbriche e indotto"

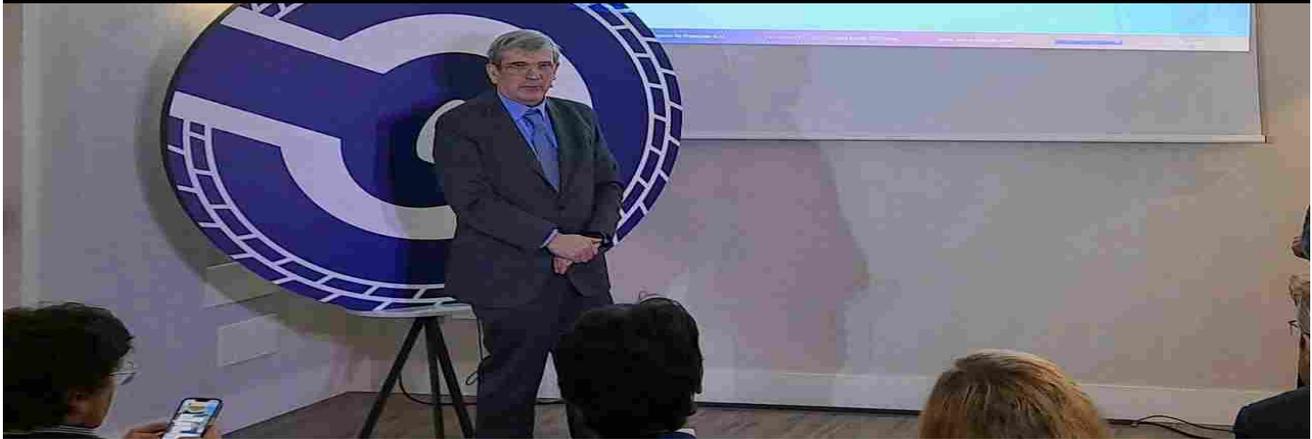
di Diego Longhin

10 Dicembre 2024



A livello Ue il Partito popolare europeo, che esprime la presidente Ursula von der Leyen, ha chiesto di rivedere le multe per le case automobilistiche che non centrano i target intermedi di tagli delle emissioni di CO2. Sanzioni che scattano nel 2025. Il Ppe vorrebbe poi garantire un approccio "tecnologicamente neutrale" al traguardo del 2035: non solo elettrico, ma e-fuel e biofuel.

3° Autopromotec Talks: "Made in Italy, l'eccellenza da tutelare"



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Il Made in Italy, eccellenza del Postvendita Automotive protagonista del 3°
Appuntamento degli Autopromotec Talks

Share on:



Idee regalo di Natale 2024: consigli per appassionati auto (e non)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di **Donato D'Ambrosi**   11 Dicembre 2024 - 17:00

Roma ha ospitato il terzo appuntamento degli **Autopromotec Talks**, [un ciclo di eventi organizzato per anticipare i temi cardine di Autopromotec 2025](#), la più prestigiosa esposizione internazionale dedicata all'aftermarket automobilistico. Con il titolo **"Quando ogni pezzo conta: il valore del Made in Italy nella componentistica e postvendita automotive"**, l'incontro a cui abbiamo partecipato, ha messo in luce il ruolo centrale del comparto italiano della componentistica nella scena internazionale raccontato da autorevoli esponenti e rappresentanti dell'industria della componentistica automotive.

AUTOPROMOTEC: UNA STORIA DI ECCELLENZA E INNOVAZIONE

Il tema centrale di questo appuntamento è stato commentato da **Renzo Servadei**, Amministratore Delegato di Autopromotec, che sottolineato in questo periodo più che mai l'importanza di fare rete. *"Si vince se si lavora insieme"*. Servadei ha anche ripercorso i sessant'anni di storia [della fiera, che nel 2025 celebrerà la sua trentesima edizione a Bologna dal 21 al 24 maggio](#). Con **circa 1000 espositori italiani e circa 400 stranieri** e più di 100.000 visitatori B2B attesi, Autopromotec si conferma un punto di riferimento unico per la filiera aftermarket. La manifestazione si distingue da 60 anni come vetrina internazionale per le eccellenze italiane, contribuendo a rafforzare il prestigio del Made in Italy, comune denominatore degli interventi del terzo Autopromotec Talks.

Ultime notizie



Disabili: dal 14/12 multe più severe a chi occupa i parcheggi



3° Autopromotec Talks: "Made in Italy, l'eccellenza da tutelare"



Migliori gomme 4 stagioni: lista dei test 2024 - 2025



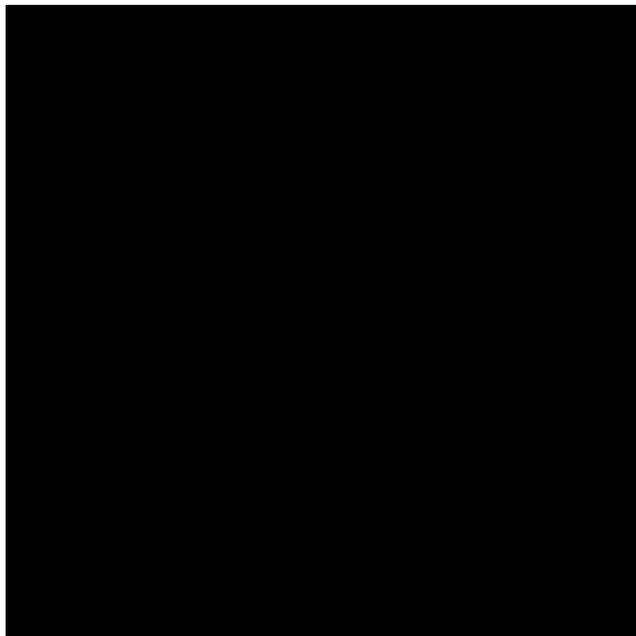
CRESCITA E INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL MADE IN ITALY

L'importanza dell'**internazionalizzazione** è stata sottolineata dall'intervento di **Alessandra Pastorelli**, rappresentante del [Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale](#). La "Diplomazia della Crescita", un'iniziativa strategica voluta dal Ministero, promuove il sistema Italia attraverso progetti di promozione integrata, fondamentali per **accedere a mercati emergenti in Africa, Asia e Sud America**. *"In questo contesto, il settore fieristico rappresenta una leva cruciale: i dati dimostrano che le aziende del comparto tecnologico che partecipano a fiere internazionali registrano performance superiori del 5,4% rispetto a chi non lo fa."*



L'INDUSTRIA DELLA COMPONENTISTICA: NUMERI E SFIDE

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**, ha delineato i numeri importanti del settore: **in Europa, la componentistica investe 30 miliardi di euro l'anno** in ricerca e sviluppo, generando 40.000 nuovi brevetti. In Italia, la bilancia commerciale del comparto è positiva da oltre 20 anni, con un avanzo superiore ai 5 miliardi di euro. Tuttavia, la transizione industriale imposta dall'elettificazione e l'aumento dei costi produttivi richiedono misure politiche e industriali urgenti per mantenere la competitività del settore. **"Il 70-75% del valore di un'auto nuova è dovuto alla componentistica"**, ha spiegato Giorda, per raccontare come l'andamento delle vendite OEM, impatta enormemente anche sui produttori di componenti.



STORIE DI SUCCESSO DEL MADE IN ITALY

Il convegno ha dato voce a **imprenditori che incarnano l'eccellenza del Made in Italy**, dimostrando come l'innovazione e la qualità siano le chiavi del successo internazionale.

Luciano Palmitessa, CEO di **Unigom**, ha illustrato l'impatto strategico dell'Independent Aftermarket (IAM), che contribuisce con oltre 10 miliardi di euro al PIL e impiega 260.000 persone. Nonostante le sfide globali, aziende come Unigom continuano a investire nella produzione locale, preservando la qualità distintiva del Made in Italy. *"Oggi un supporto motore di qualità può avere anche 32 componenti diversi, ma sarà solo simile nell'aspetto a un componente più economico."*

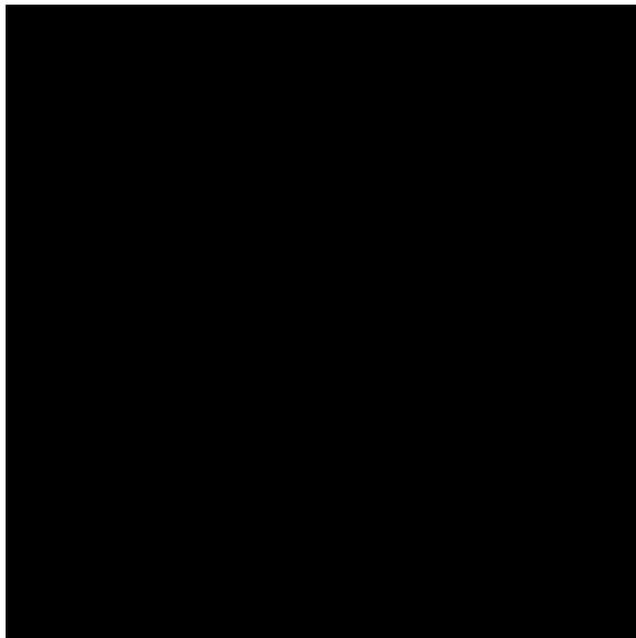


Cinzia Motta, responsabile commerciale di **OMCN**, ha evidenziato l'importanza della **sicurezza nella progettazione dei ponti sollevatori**, un settore dove l'Italia stabilisce standard normativi europei, come [la nuova direttiva EN1493](#).

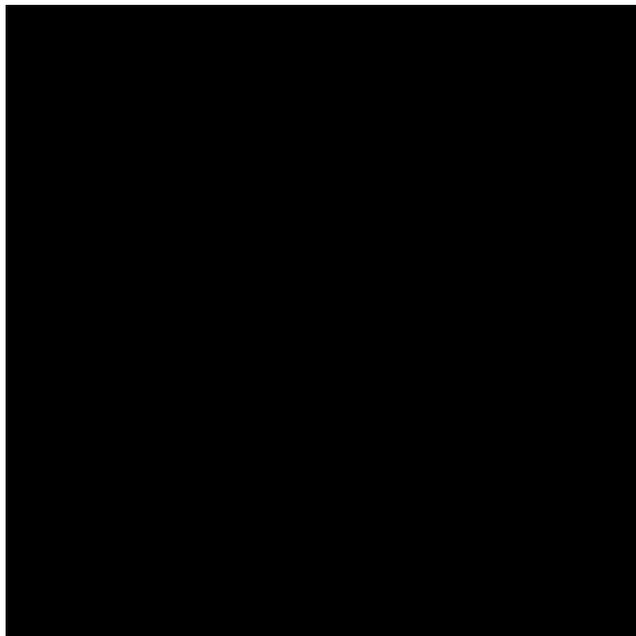


Marco Costamagna, Presidente di **Federlavaggi**, ha sottolineato il ruolo leader degli autolavaggi italiani, un settore che combina tradizione e innovazione, con tecnologie sostenibili e un focus sull'efficienza ambientale. *"Spesso di pensa agli autolavaggi come un settore indipendente dal mercato delle auto nuove, in realtà secondo nostre indagini è emerso che **in media gli italiani lavano le***

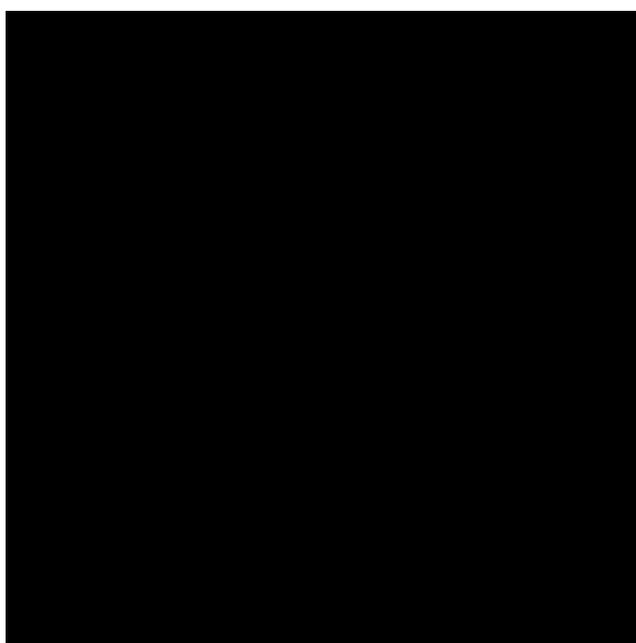
auto 18 volte l'anno nel primo periodo, poi questa media scende a 6 volte l'anno", raccontando la competitività del settore che l'Italia ha inventando negli anni '30, e fino **ad oggi ha introdotto 150 brevetti, con un valore di 2,5 miliardi di euro l'anno.**



L'innovazione è stata centrale anche nell'intervento di **Francesca Paoli**, CEO di Dino Paoli srl. Dalla Motor Valley emiliana, l'azienda ha rivoluzionato i pit-stop in Formula 1, imponendosi come leader mondiale nella **produzione di avvitatori** per il motorsport e, più recentemente, introducendo tecnologie sostenibili per ridurre il peso ambientale delle attrezzature. *"Pensate che l'attrezzatura pneumatica di un team di Formula 1 arriva a pesare 900 kg. In Formula 2 e 3, dove si utilizzano attrezzature elettriche, siamo riusciti a ridurre il peso a 300 kg, abbassando così l'impronta carbonica degli spostamenti dei team".*



Antonio Cirillo, Responsabile commerciale e Marketing di **Kimicar**, ha raccontato come anche il settore italiano dei prodotti chimici per la detergenza e la cura dei veicoli rappresenti un'eccellenza industriale riconosciuta a livello globale, grazie alla sua qualità, innovazione e sostenibilità. *"Molti importatori in diversi mercati anche emergenti, ci chiedono di mettere la bandierina italiana sulle confezioni, perché la qualità del Made in Italy è un valore altamente riconosciuto."*



Gianni Menghini, Presidente Meclube, ha spiegato che ogni prodotto è il risultato di una cultura

tramandata di generazione in generazione, dove l'attenzione ai dettagli e la cura per "le cose belle e ben fatte" sono pilastri fondamentali. *"All'inizio ci siamo sempre confrontati con prodotti Made in Germany, ma a tutti i miei collaboratori ho sempre cercato di inculcare la volontà di creare un prodotto migliore. **Tutti i componenti, anche quelli più piccoli, sono Made in Italy**, perché vogliamo solo prodotti di eccellenza. Oggi l'86% della nostra produzione Made in Italy viene esportata all'estero."*



#AUTOPROMOTEC #COMPONENTISTICA AUTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

sky ▾ | Esplora Sky Tg24, Sky Sport, Sky Video

sky **tg24**

SIRIA

MEDIORIENTE

UCRAINA

L'APP DI SKY TG24

SKY TG24 INSIDER

SPETTACOLO

ECONOMIA

News

Approfondimenti

Finanza E Mercati

Sky TG24 Business

Bonus

Pensioni

Recovery

ECONOMIA

Stellantis, dalle fabbriche all'indotto, il piano per la produzione di auto in Italia

11 dic 2024 - 06:30

©Ansa

Introduzione

Dopo l'[addio di Carlos Tavares](#), il capo per l'Europa del gruppo Stellantis, **Jean-Philippe Imparato**, delinea il **progetto di rilancio** del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa. "L'Italia è il centro della strategia", rassicura il manager in un'intervista a pochi giorni dal tavolo, in programma il 17 dicembre, con il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, i sindacati e l'associazione che riunisce le aziende della filiera ([Anfia](#)).

Quello che devi sapere

Imparato: "Italia seconda in Ue nel 2029"

- Imparato promette un **piano industriale "concreto"** destinato a ciascuna fabbrica Stellantis da Nord a Sud e più in generale l'impegno ad incrementare la produzione. "L'Italia sarà il secondo mercato europeo nel 2029", ha affermato

il manager francese.

Per approfondire: La rubrica di Carlo Cottarelli: "Perché investire in criptovalute è come andare al casinò"



Il futuro di Mirafiori

- Sullo storico stabilimento di Torino Mirafiori, il capo europeo di Stellantis conferma la produzione della 500 e un piano di sviluppo basato su **auto ibride ed elettriche**. "Metteremo a Mirafiori il futuro della 500, la nuova vettura elettrica che guarda al 2032 e 2033", dice Imparato che ricorda l'assegnazione al polo produttivo torinese dei veicoli commerciali Pro One e Stellantis Europa



Crisi indotto, incontro su Tasnova

- A preoccupare in queste ore è soprattutto il futuro delle aziende dell'indotto. Ieri Imparato ha partecipato, insieme al capo delle Risorse Umane Giuseppe Manca, al tavolo del Mimit sul **caso Trasnova**, azienda di logistica rimasta senza commesse che ha licenziato 97 addetti. Le difficoltà si sommano a quelle riscontrate da altre aziende in subappalto come Logitech, Teknoservice e la giapponese Yazaki che nei giorni scorsi ha lasciato a casa 52 addetti dalla sede di Grugliasco (Torino) dopo la **riduzione degli ordini Maserati**



Caso Trasnova, presidio a Roma

- Prosegue intanto la protesta dei lavoratori Trasnova che in vista del tavolo convocato dal Mimit hanno organizzato un presidio davanti alla sede di via Veneto. Dai siti Stellantis di Pomigliano d'Arco, Cassino, Mirafiori e Melfi, i manifestanti chiedono all'azienda il **ritiro delle lettere di licenziamento** e al governo garanzie sul futuro dell'occupazione

Istat: "Produzione -40% su anno"

- Sulla produzione di autoveicoli, pesano i dati negativi dell'Istat che a settembre certifica un calo complessivo del **40,4% rispetto allo stesso periodo del 2023**. Nei primi nove mesi di quest'anno, la flessione sfiora il 28%, una crisi che non risparmia diverse tipologie di mezzi dagli bus ai carri, dai camper ai motori per trattori e autogru

Tajani: "1 miliardo per l'auto"

- Sulla crisi del settore auto, il vicepremier Antonio Tajani si dice fiducioso che il governo riuscirà a trovare **"1 miliardo per sostenere l'industria"**. "Stellantis non può lasciare l'Italia, chiederemo a Elkann di continuare a investire", spiega il leader di Forza Italia che ricorda il "grande amore" dello Stato italiano con la Fiat e la necessità di mantenere la produzione

Il rischio multe

- Sui bilanci delle case automobilistiche pende inoltre il rischio di multe per il superamento delle **emissioni di Co2**, salassi da 15 a 17mila euro che Imparato spera di arginare attraverso investimenti massicci sull'elettrico. "Entro questa settimana io devo vendere il 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", spiega

La sfida della transizione green

- In vista del lancio di 14 nuovi modelli, ibridi e 100% elettrici, il capo del gruppo in Europa evoca l'esigenza di un **"patto" tra Stellantis e le aziende della componentistica** per garantire una navigazione più tranquilla nella transizione ecologica. "Se la giochiamo bene, possiamo inventarci un'alleanza tra i fornitori più sviluppati e Stellantis per affrontare questa transizione elettrica non come un incubo ma come un'opportunità", afferma Imparato che in questi giorni – afferma – sta limando il piano che verrà illustrato a governo italiano e parti sociali nel tavolo del 17 dicembre

Spagna, ok a gigafactory batterie

- Dalla Spagna arriva intanto l'annuncio di un accordo tra Stellantis e il gruppo cinese Catl, dal valore di 4,1 miliardi di euro, per la costruzione di un impianto europeo di **batterie al litio ferro fosfato (Lfp)** su larga scala. Cuore della nuova gigafactory sarà Saragozza dove l'avvio della produzione, attesa entro la fine del 2026, punta a realizzare autovetture, crossover e suv elettrici a batteria di qualità superiore, durevoli e convenienti nei segmenti B e C con autonomie intermedie

Le reazioni

- Il presidente di Stellantis **John Elkann** ha salutato positivamente l'accordo che dimostra l'impegno "a raggiungere un futuro decarbonizzato attraverso l'utilizzo di tutte le tecnologie avanzate di batterie disponibili, in modo da offrire prodotti competitivi per i veicoli elettrici". Soddisfazione è stata espressa anche dal primo ministro spagnolo **Pedro Sanchez** che su "X" ha ringraziato pubblicamente Stellantis e Catl "per aver deciso di puntare in maniera decisa sul nostro paese per promuovere un futuro di decarbonizzazione"

Il futuro della gigafactory di Termoli

- Come spiega l'azienda, le batterie che verranno prodotte a Saragozza saranno di piccole dimensioni mentre la gigafactory Acc di Termoli (Campobasso) dovrebbe mantenere la **produzione per le vetture grandi**. Sul punto tuttavia i sindacati restano critici con il segretario nazionale della Fiom-Cgil, Samuele Lodi che definisce "inaccettabile" l'accordo in Spagna mentre si attendono ancora risposte sul futuro della gigafactory nel sito molisano.

Per approfondire: [Stellantis, licenziamento per 97 lavoratori Trasnova: 54 impiegati a Pomigliano d'Arco](#)

Leggi anche



[Economia](#)

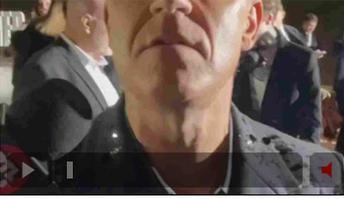
[Stellantis, piano per la produzione di auto in Italia. Cosa prevede](#)



[Economia](#)

[Prezzo gas, nel 2025 potrebbe superare i 50 euro. I motivi](#)





VIDEO DEL GIORNO

Better man, Robbie Williams racconta le sue crisi: "A chi si sente perso dico di chiedere aiuto"

TRANSIZIONE DOLOROSA

La crisi di Volkswagen può provocare almeno 45mila licenziamenti in Italia

Lo ha affermato il presidente di [Anfia](#), sottolineando come la crisi della multinazionale tedesca avrà ripercussione anche sulle aziende che lavorano sull'indotto dell'automotive in Italia

Redazione

11 dicembre 2024 11:37



Lo sciopero dei lavoratori Volkswagen (Foto La Presse)

"Se 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". È l'avvertimento che lancia il presidente di [Anfia](#) (l'associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) Roberto Vavassori, dall'Assemblea annuale dell'associazione.

Ma a preoccupare è soprattutto il quadro che indica un declino per tutta la filiera europea. "La produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovra capacità produttiva, ormai strutturale, è un tema dirimente per i costruttori europei, che,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrembante avanzata cinese, stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti europei" ha aggiunto Vavassori.

I dati sconcertanti su Stellantis

E a preoccupare, oltre la crisi dell'auto tedesca, ci sono anche i numeri sconcertanti di Stellantis. "I dati sulla produzione di veicoli (auto più commerciali) in Italia che arrivano a 600mila unità sono sinceramente sconcertanti e fonti di enorme preoccupazione per tutta la filiera nazionale" ha affermato il presidente [Anfia](#)

"Se la produzione di veicoli commerciali e industriali o delle supercar della Motor Valley riesce a mantenere e in qualche caso a migliorare la propria performance produttiva, con una previsione di poco sopra le 300mila unità, le cose vanno assai diversamente per l'unico costruttore di volume presente nel nostro Paese (Stellantis, ndr), che fa registrare un impietoso calo del 45% delle autovetture prodotte rispetto all'anno passato con una previsione di chiusura 2024 anche per questo comparto a poco meno di 300mila", ha aggiunto Vavassori, sottolineando che "siamo oggi ancora più lontani dal milione di veicoli prodotti che si voleva raggiungere al 2030 solo qualche mese fa.

Così la Cina ha mangiato le quote di mercato dei costruttori europei

Quel che è certo è che ormai il mercato dell'automotive sembra guardare definitivamente altrove, con Nord America ed Europa che si presentano ormai come mercati saturi, dove è ormai assodato che per vendere una nuova auto bisogna rottamarne una vecchia. E nei nuovi mercati emergenti a farla da padrone solo le aziende cinesi.

"Nei mercati ancora in espansione come l'Asean, nel Vicino Oriente, Africa e America del Sud, la presenza degli Oem (case madri) cinesi sta diventando preponderante e sta erodendo importanti quote di mercato ai costruttori europei", ha fatto presente il presidente di [Anfia](#), sottolineando che "da un paio d'anni la Cina è divenuto il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli" ha concluso il presidente di [Anfia](#).

[La crisi dell'auto sta già colpendo i lavoratori e le aziende italiane](#)

© Riproduzione riservata



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

Sullo stesso argomento

ECONOMIA

[Tutti contro Tavares, ma è davvero di Stellantis la colpa della crisi dell'automotive?](#)

ECONOMIA

[Dentro la crisi dell'auto elettrica](#)

I più letti

1. **MANNAIA SUI RIMBORSI**
[Detrazioni fiscali, da gennaio 2025 partono le nuove regole: chi viene beffato \(e chi no\)](#)

COSA CAMBIA

2. [Controlli più severi e multe sui contanti "trasferiti": cosa c'è nel decreto del governo](#)

LA MOSSA DEL GOVERNO

3. [Il governo prova a bloccare gli scioperi del 12 e 13 dicembre](#)

LA MANOVRA

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Dai robot all'IA, in Italia la nuova alleanza fra ricerca e industria VIDEO



Merano ricambia i cartelli, prima l'italiano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

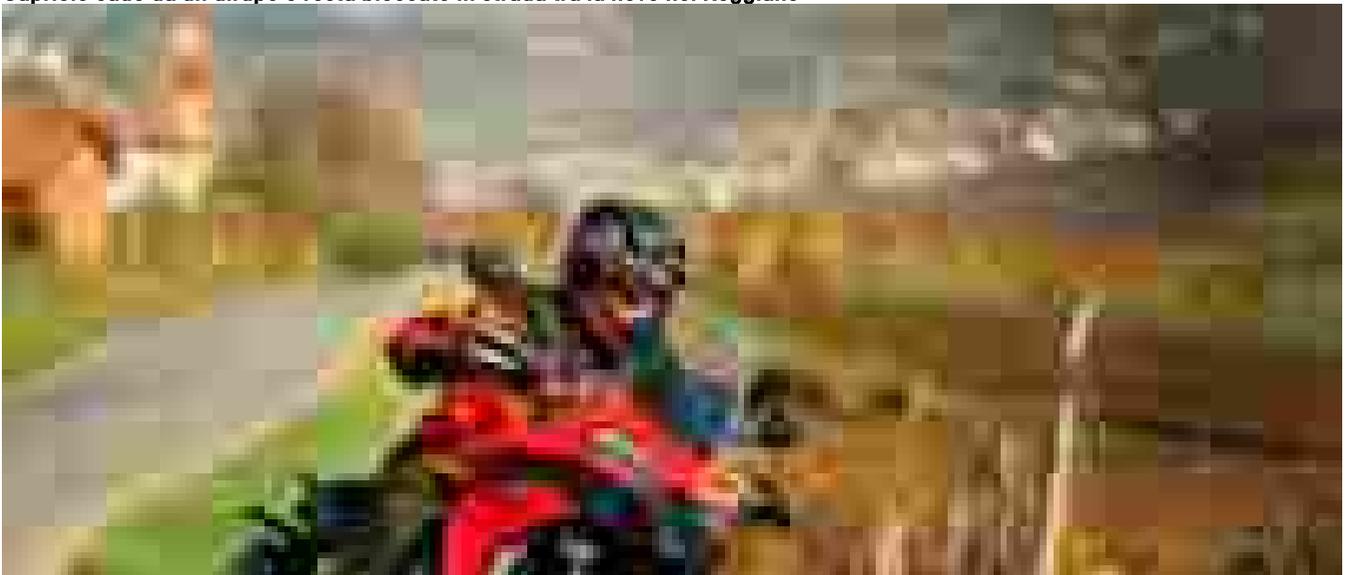
089849



Amazon avvia in India le consegne rapide, entro 15 minuti



Capriolo cade da un dirupo e resta bloccato in strada tra la neve nel Reggiano



ANSAdom

Nuova Ducati Multistrada V2 nel segno del piacere di guida

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi **Siria** **Calenzano** **Mangione** **Mammucari** **Congo**
/ **Mondo** / America Latina

Naviga

Il Messico alla ricerca di investimenti italiani

Il governatore del Coahuila incontra anche dirigenti Stellantis

CITTÀ DEL MESSICO, 12 dicembre 2024, 09:34
Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Il governatore dello Stato messicano di Coahuila, Manolo Jiménez Salinas, ha incontrato a Roma rappresentanti del settore automobilistico per esplorare le possibilità di nuovi investimenti italiani in terra azteca.

"Insieme a un gruppo di imprenditori di Coahuila abbiamo incontrato i dirigenti di Stellantis Europa, che per molti anni hanno lavorato alla Fiat e ora fanno parte di questo grande consorzio che ha grandi investimenti nel nostro Stato. Abbiamo rafforzato i legami, presentato i vantaggi competitivi e parlato di nuove iniziative di fornitori italiani che potrebbero presto arrivare in Messico", ha affermato il governatore.

Jiménez era accompagnato dal suo ministro di Economia, Luis Olivares, e dalla responsabile di Pro Coahuila, Sofía Delgadillo. Si sono incontrati con alcuni dirigenti di Stellantis, guidati da Daniela Poggio, vice presidente Comunicazione e Relazioni istituzionali.

Stellantis è già presente nel Coahuila, dove produce motori Hemi e Pentastar per veicoli utilitari e di fascia

alta.

In un altro incontro strategico, Jiménez si è riunito con Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia), che rappresenta 470 aziende. È stato raggiunto un accordo per organizzare la visita in Messico di una delegazione di imprenditori italiani, con l'obiettivo di promuovere gli investimenti e rafforzare i legami commerciali.

"Stiamo cercando più e migliori posti di lavoro per la nostra gente. Invitiamo gli imprenditori italiani a conoscere i vantaggi competitivi di Coahuila come destinazione di investimenti e a collaborare allo sviluppo del settore automobilistico", ha detto il governatore.

Oggi Jiménez partecipa presso l'Ambasciata del Messico a Roma ad un seminario, organizzato in collaborazione con la Camera di Commercio del Messico in Italia (CaMexItal), per la promozione del Coahuila nei settori dell'industria manifatturiera, dell'edilizia e del turismo.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora di Mondo

07:59

Sale a 10 Il bilancio dei morti del raid russo a Zaporizhzhia

07:42

Hrw, 'lo sfollamento aggrava la crisi nel nord-est della Siria'

06:25

Australia obbliga piattaforme digitali a pagare per notizie

03:52

Trump nomina 'falco' Karl Lake a capo di Voice of America

02:49

Il presidente Trump ha partecipato alla cerimonia di giuramento

02:30

Honda, stan all'intesa con Gm su sviluppo taxi a guida autonoma

Video di Mondo



Siriani al confine con la Turchia aspettano di rientrare nel loro Paese



Libano, il ritiro dell'esercito israeliano da Khiam



Attentato a Gerusalemme, morto un bambino



In Siria bruciata la tomba dell'ex presidente Hafez Assad

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Primo piano | Rischio desertificazione

Allarme sull'industria: «In discesa da 21 mesi»

Orsini: rilanciare gli investimenti. Da Stellantis a Beko, fabbriche in crisi

Il punto è questo: prima del Covid, nel 2019, la quota di ricchezza generata dalla nostra industria era pari al 19,9% del Pil. Oggi siamo scesi al 18,1%. In pratica, due punti in meno in soli cinque anni. Da notare: uno scossone importante le nostre fabbriche lo avevano già avuto con la crisi del 2008. Infatti la quota dell'industria era del 22% nel Duemila. Morti e feriti allora rimasero sul terreno, sul mercato sopravvissero le aziende in grado di reggere la competizione internazionale. Ma adesso la storia si ripete.

Valore aggiunto

Gli epicentri del terremoto nella manifattura sono più di uno. Di certo l'auto. Ma anche l'elettrodomestico. E poi tessile e calzaturiero. Si potrebbe dire: possiamo produrre meno macchinari e «cose» se compensiamo con servizi e turismo. Ma non è proprio così: l'industria genera maggiore valore aggiunto e in molti casi offre lavoro di migliore qualità e più retribuito.

In questo scenario, da qualche mese l'industria continua a registrare sul calendario cattive notizie. Prima di tutto la produzione industriale è in calo da 21 mesi. Ieri, al bollettino già pieno di segni meno dell'Istat, si è aggiunto quello del centro studi di Confindustria. Che dice: «In ottobre la produzione continua a registrare un calo del 3,6% tendenziale (cioè rispetto allo stesso mese del 2023). Un risultato pesantissimo in particolare per veicoli (-34,5%) e articoli in pelle (-17,2%)».

Minori investimenti

Tempi duri, e così l'industria reagisce investendo di meno. Un indicatore interessante ar-

riva dai dati — anche questi diffusi ieri — di Ucima, l'associazione dei produttori di macchine utensili e robot. Macchine che vengono comprate dalle fabbriche che vogliono rinnovarsi e produrre meglio e di più. Ma nel 2023 il mercato interno è andato malissimo: meno 33,5% il valore delle vendite alle aziende italiane. Non un buon segnale. Perché meno un'impresa innova, meno sarà competitiva in futuro.

Se l'Italia non compra, per l'industria italiana non resta che bussare all'estero. E in effetti su questo abbiamo fatto bene, scalando la classifica dei Paesi esportatori e superando anche il Giappone. Ma adesso, secondo il centro studi Confindustria «l'export italiano di beni, dopo tre cali trimestrali consecutivi resta debole nel quarto. Le vendite extra-Ue sono diminuite in ottobre (-3,5% in valore), per la frenata del mercato Usa e la caduta dell'export verso la Cina (-21,3% nei primi dieci mesi). Stati Uniti e Germania sono in frenata e insieme valgono oltre il 20% del nostro export».

Il nodo golden power

Intervistato dall'Ansa, il presidente di Confindustria ha rivolto una specie di chiamata alle armi a tutto il mondo della produzione. Non solo agli imprenditori, anche ai sindacati. «Il 2025 sarà un anno cruciale — ha detto Orsini —. Solo lavorando insieme anche con i sindacati possiamo affrontare le grandi sfide che ci attendono, per salvaguardare posti di lavoro e interi comparti industriali». In altre parole: il nemico è fuori, a casa stringiamo i ranghi. Opera-

zione non scontata. E in una fase conflittuale per esempio la negoziazione del nuovo contratto dei metalmeccanici, con scioperi articolati a livello territoriale in tutto il Paese.

Da segnalare anche la posizione di Confindustria sul golden power, prospettato dal governo nell'elettrodomestico e non solo: «Il golden power è essenziale per proteggere asset strategici ma va applicato con equilibrio e trasparenza anche per essere attrattivi verso gli investitori esteri», avverte il presidente di Confindustria. Come dire: attenzione al bastone, con i capitali stranieri funziona meglio la carota.

Rita Querzè

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il contributo

La ricchezza generata dall'industria prima del Covid era il 19,9% del Pil. È scesa al 18,1%

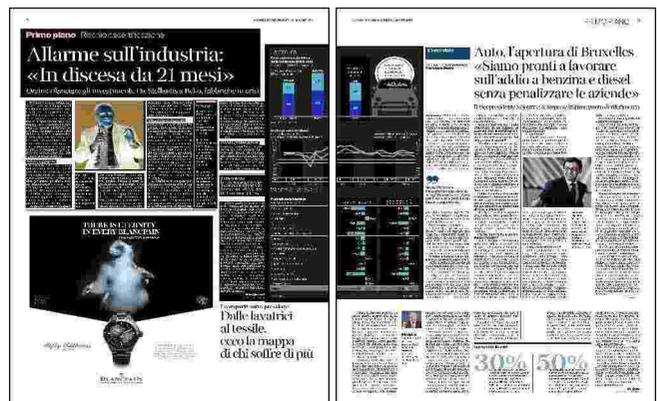
Le tappe

● In Italia nel 2023 sono stati prodotti circa 750 mila veicoli. Quest'anno si chiuderà sotto i 500 mila

● L'uscita dell'amministratore delegato Carlos Tavares ha messo in evidenza le difficoltà del gruppo Stellantis

● La nuova commissione europea deve valutare se modificare le norme che prevedono lo stop alla vendita di auto con motore a scoppio entro il 2035

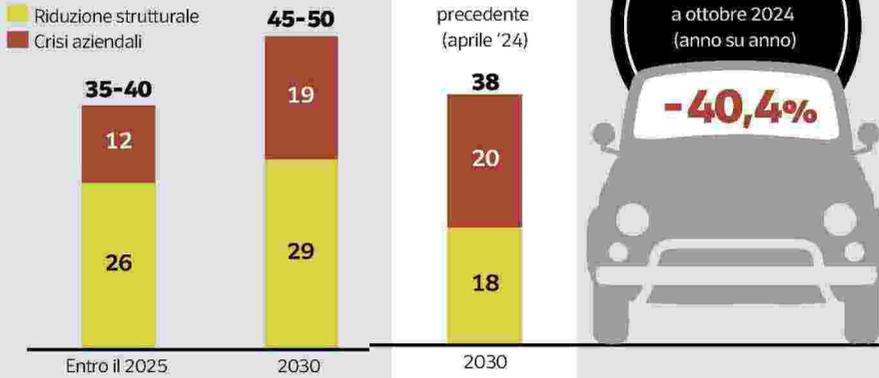
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La caduta

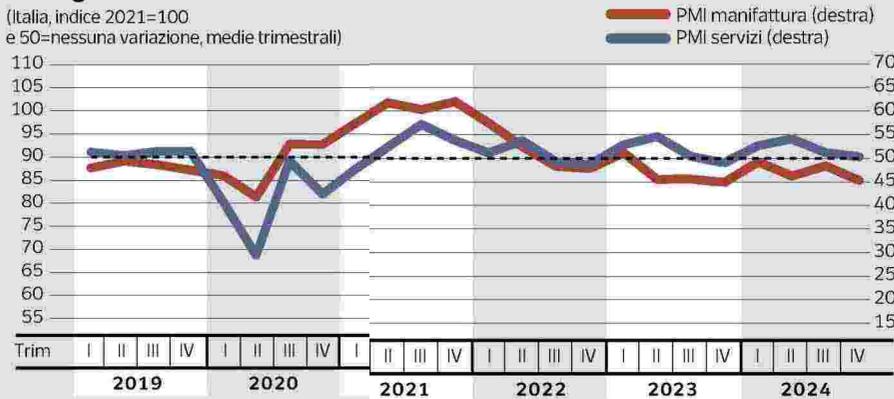
Posti a rischio nella filiera della componentistica auto (numero di addetti in migliaia)



Fonte: Anfia, AlixPartners

In calo gli indici di fiducia

(Italia, indice 2021=100 e 50=nessuna variazione, medie trimestrali)



Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Commissione europea e Refinitiv

Produzione industriale

(variazione percentuale)

	ottobre 24-ottobre 23	gennaio-ottobre 24 gennaio-ottobre 23
Attività estrattiva	-12,4	-5,1
Attività manifatturiere	-3,6	-3,5
Alimentari	+3,7	+1,7
Tessile	-7,6	-10,5
Industria del legno	-1,7	-2
Fabbricazione di coke e petroliferi	-15,9	-2,7
Chimica	-4,1	+0,1
Farmaceutica	-2,5	-2
Articoli in gomma e materie plastiche	-3	-3,2
Metallurgia	-4,7	-3,9
Computer, elettronica	+0,3	-2,2
Apparecchiature elettriche	-0,4	+0,2
Macchinari	-4	-4,2
Mezzi di trasporto	-16,4	-10,1
Altre industrie manifatturiere	+1,5	-0,8
Energia elettrica	+1,6	+0,1
Totale	-3,6	-3,3

Fonte: Istat

Corriere della Sera



Emanuele Orsini, 51 anni, da maggio del 2024 è presidente di Confindustria. In precedenza è stato presidente di Federlegno e di Flae

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le sanzioni

Il Ppe chiede il rinvio delle multe per le auto

di **Diego Longhin**

TORINO – Mentre a Bruxelles il Ppe chiede il rinvio delle multe per le case automobilistiche alle prese con i nuovi limiti di CO₂, a Roma il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, scommette su un'intesa al tavolo del 17 dicembre con Stellantis, società che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*. Alla riunione parteciperanno anche la ministra del Lavoro, Marina Calderone, e il ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti.

Il governo, di fronte al cambio di passo dell'azienda dopo l'uscita di Carlos Tavares, è pronto ad incrementare i soldi per il fondo automotive e a prorogare gli ammortizzatori sociali per le imprese. «Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezze sugli impegni», dice Urso che punta di nuovo su un piano che possa riportare la produzione in Ita-

lia a 1 milione di veicoli al 2030. Un modo per rassicurare il presidente dell'Anfia, sigla che rappresenta l'indotto, Roberto Vavassori, rispetto ai rischi occupazionali. La produzione è calata (-41,5%) e le immatricolazioni a fine 2024 saranno 350 mila in meno del 2019, anno prima del Covid. «Speriamo che il tavolo possa segnare una svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia e nella politica industriale nel settore», dice Urso. Il ministro si aspetta poi che il presidente di Stellantis, John Elkann, dopo l'accordo, possa decidere di andare in audizione in Parlamento.

A livello Ue il Partito popolare europeo, che esprime la presidente Ursula von der Leyen, ha chiesto di rivedere le multe per le case automobilistiche che non centrano i target intermedi di tagli delle emissioni di CO₂. Sanzioni che scattano nel 2025. Il Ppe vorrebbe poi garantire un approccio "tecnologicamente neutrale" al traguardo del 2035: non solo elettrico, ma e-fuel e biofuel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il presidente Orsini: "L'economia rallenta". L'Ocse: ma la disoccupazione è ancora in calo

Allarme di Confindustria

"Le imprese sono in crisi Non basta tagliare i tassi"

IL CASO

CLAUDIA LUISE

L'economia italiana è «in rallentamento» e l'industria è «in crisi». È una fotografia preoccupante quella che emerge dall'analisi mensile su congiuntura e previsioni del Centro studi di Confindustria. E per imboccare la strada della ripartenza «non basta la discesa dei tassi», evidenziano gli economisti di via dell'Astronomia. Tra i punti critici, l'elevata incertezza sul Pil italiano nel quarto trimestre, dopo lo stop nel terzo. Ma ci sono anche alcuni fattori positivi: da un lato «la fiducia è bassa, l'industria in crisi, l'export debole, l'eurozona fiacca»; dall'altro «al rialzo, il trend di crescita del turismo e dei servizi, il proseguimento del calo dei tassi, l'attuazione del Pnrr». Quindi «i fattori congiunturali spingono al rialzo, ma frenano alcuni ostacoli strutturali». E poi l'inflazione è «meno bassa»: a novembre è risalita a +1,4% annuo, più vicina alla misura core (+1,9%), e i prezzi dell'energia si riducono meno (-5,5%).

Pesano anche i dati diffusi martedì dall'Istat sul gelo della produzione industriale, cristallizzata ad ottobre sugli stessi li-

velli del mese precedente ma che mostra un -3,6% rispetto ad ottobre 2023, il ventunesimo calo consecutivo. Un vento freddo che spira su fabbriche e aziende di tutti i settori ma che è spinto soprattutto da auto e tessile: oltre il 40% per la produzione dei soli autoveicoli rispetto ad un anno fa, -16,4% per tutto il settore dei mezzi di trasporto, -7,6% secco per le industrie tessili con punte da oltre il 20% per alcuni comparti della moda.

Mentre Confindustria sottolinea che, in termini di fatturato, l'indice Rtt ha indicato in ottobre un rimbalzo positivo. A novembre, inoltre, la fiducia delle imprese ha interrotto il suo calo, ma il Pmi manifatturiero è sceso ancora di più (44,5 da 46,9). Nel quadro, preoccupano anche «gli investimenti in riduzione» e «i consumi volatili» con la fiducia delle famiglie scesa a ottobre-novembre. Sembra vacillare pure un altro pilastro del tessuto imprenditoriale italiano: «L'export è debole e sono ancora molto incerte le prospettive per gli ordini manifatturieri esteri a causa della fragilità della domanda europea e delle annunciate nuove misure protezionistiche Usa».

«L'industria deve diventare il primo punto all'ordine del giorno dell'agenda europea» tuona

il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. Un messaggio condiviso con gli industriali spagnoli in vista del business forum Italia-Spagna di oggi a Roma. Orsini avverte: «L'Europa è al bivio, nei primi 100 giorni deve compiere scelte coraggiose, cambiando senso di marcia rispetto ad alcune decisioni della scorsa Commissione». Anche la Bce deve avere più coraggio perché «andare avanti con tagli dello 0,25 non è abbastanza». Eppure la prospettiva di oggi è che da Francoforte arrivi proprio un taglio di un quarto di punto. Mentre, al governo, Orsini chiede «un piano chiaro per rilanciare la competitività». E aggiunge: «La nostra proposta sull'Ires premiale va in questa direzione».

La sofferenza è evidente, soprattutto, per il comparto dell'automotive: le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350 mila in meno del 2019, prima della pandemia, prevede l'Anfia. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone. «Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo possa dare certezze sugli impegni. Penso che in

quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari a quelle che erano previste nel Fondo Automotive». Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, il responsabile Europa allargata di Stellantis Jean-Philippe Imparato, vedrà oggi a Torino i sindacati metalmeccanici. E per Orsini il punto sono le norme Ue «inadeguate e che hanno un impatto devastante sull'automotive». Quindi il presidente di Confindustria si rivolge ai sindacati: «Vorrei averli al mio fianco sulle questioni di politica industriale in Europa. Solo lavorando insieme - avverte - possiamo affrontare le sfide che ci attendono».

Non è però tutto negativo e le buone notizie arrivano dall'Ocse che la disoccupazione in Italia è ancora in calo, al 5,8% ad ottobre. Il calo cumulato del tasso di disoccupazione da ottobre 2023 raggiunge due punti percentuali, il tasso più basso dall'inizio della serie nel gennaio 1983. Mentre nella zona Ocse è rimasto stabile al 4,9% ad ottobre 2024. È, invece, l'Economist a sancire che l'Italia è quinta per performance economica nel 2024. Prima la Spagna, ma Roma fa ancora meglio sull'occupazione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Imparato, responsabile
Europa allargata
di Stellantis, vedrà oggi
a Torino i sindacati

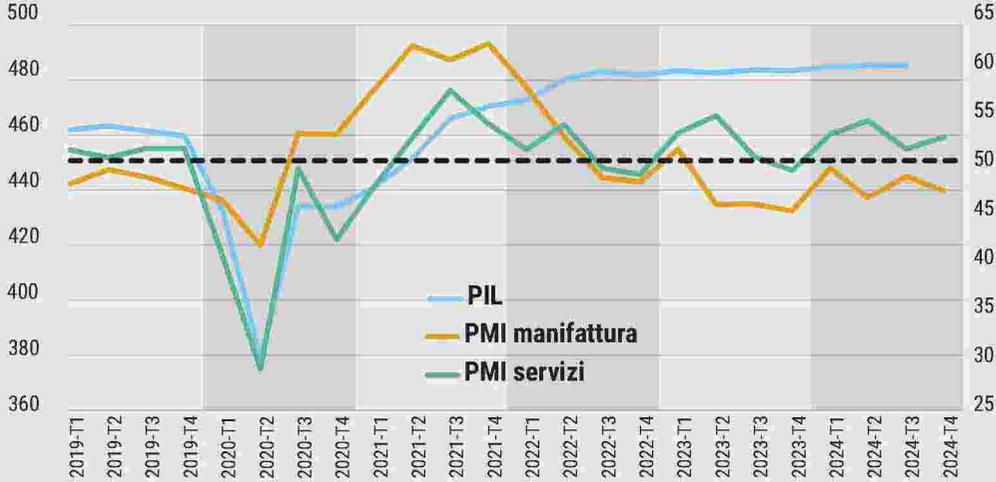
IL CONFRONTO

L'andamento del Pil in Italia rispetto all'indice delle pmi manifatturiere e delle pmi dei servizi

In miliardi di euro e indici (50 = nessuna variazione)

Scala sx: in miliardi di euro

Scala dx: in punti



Fonte: elaborazioni Centro studi Confindustria su dati Istat, Markit

GEA - WITHUB



Emanuele Orsini, presidente di Confindustria



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CHE ZAVORRA

**Italia azzoppata:
il caos Stellantis
frena la crescita**

SANDRO IACOMETTI

«Credo che John Elkann abbia una grande occasione, dimostrare di voler bene al Paese», ha detto ieri il capo di Confindustria, Emanuele Orsini. Non è una frase ad effetto, buttata lì per fare un po' di teatro. È un dato di fatto. La crisi di Stellantis non è, infatti, una cosa che attiene solo ai rapporti tra il governo e gli eredi dell'avvocato Agnelli, all'impietoso confronto tra la desertificazione delle fabbriche e i dividendi della capogruppo Exor, (...)

segue a pagina 6

CHE ZAVORRA

Incubo effetto domino per l'economia italiana: la crisi di Stellantis può azzoppare il Pil

Tra filiera e servizi il settore auto conta 1,2 milioni di addetti con una quota di prodotto interno lordo pari al 18,1%. Il calo del gruppo di Elkann impatta sulla nostra industria, che da 21 mesi snocciola dati tendenziali negativi

segue dalla prima

SANDRO IACOMETTI

(...) non ha a che fare solo con le tensioni tra il centrodestra e l'editore dei due quotidiani che da due anni bombardano tutti i giorni l'esecutivo, e neanche riguarda solo la necessità di correggere la rotta di un green deal ideologico che sta creando serissimi problemi all'economia europea.

No. La crisi di Stellantis riguarda principalmente l'Italia e il suo futuro prossimo, che ruota intorno alla ripartenza dell'industria, che da 21 mesi snocciola dati tendenziali col segno meno davanti. Certo, ci sono difficoltà nella siderurgia, nel tessile, nell'abbigliamento, ma è l'automotive che sta affossando la manifattura italiana e che sta zavorrando il pil, finora tenuto a galla dai servizi.

Per avere un'idea di quello che sta succedendo basta da-

re un'occhiata agli ultimi dati che arrivano dalle imprese. Ce n'è uno di diversi mesi fa elaborato dall'Anfia, l'associazione che rappresenta tutta la filiera delle quattroruote e che ieri ha di nuovo lanciato l'allarme sull'effetto domino che può scaturire dal crollo dell'auto, che quantifica il peso del settore sull'economia italiana. Qualche numero? Gli addetti alla produzione dell'intera industria automobilistica sono 273mila distribuiti in 5.528 imprese che

fatturano 86 miliardi, rappresentano il 9,9% del manifatturiero e il 5,2% del Pil. È il settore, spiega l'Anfia, con il più alto moltiplicatore di valore aggiunto. Il che significa anche che, in caso di flessione, ha la potenza distruttiva di una bomba atomica.

Le dimensioni diventano impressionanti se si considerano oltre alla filiera della produzione si considera anche quella dei servizi annessi. In questo caso gli addetti diventano 1,25 milioni, il fat-

turato 299 miliardi e la quota di Pil balza al 18,1%. Ecco, è di questo che bisognerebbe discutere quando si affronta il problema, sicuramente grave e drammatico, dei 300 lavoratori dell'indotto a cui il governo e Stellantis sono riusciti a dare un altro anno di tempo. Quella è solo la punta dell'iceberg, destinato a breve ad emergere in tutta la sua titanica forza devastatrice. Come ha detto ieri il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, ogni licenziamento nelle fabbriche di auto ne provoca 3 nell'indotto. E la brutta notizia è che l'indotto spesso supera i confini nazionali. Per cui se Volkswagen licenzia 15mila dipendenti ne saltano 45mila nelle aziende della componentistica, molti delle quali sono italiane. Anche per questo l'Anfia auspica che, «in questa nuova legislatura europea, le istituzioni non abbiano timore di fare delle scelte importanti, come la modifica dei rego-

lamenti Co2». Perché «decarbonizzare ciò che muove i veicoli, investendo nella produzione di energia rinnovabile e di carbon neutral fuels, è la strada maestra per ridurre le emissioni della mobilità privata, del trasporto pubblico e delle merci». Questa, ha aggiunto Vavassori, che appare più pragmatico che negazionista climatico e invita a considerare con sano realismo la forza industriale, tecnologica ed energetica della Cina, «è la strada che il governo italiano sta portando in Europa con determinazione e caparbia e la filiera automotive italiana, tutta, ringrazia e ne sarà sostenitrice in tutte le sedi».

Ma restiamo a Stellantis e all'Italia. Noi quest'anno, ha spiegato l'Anfia, finiremo con poco più di 300 mila auto prodotte nel nostro Paese, con un calo del 45 per cento dei volumi. Il che, purtroppo, non è un problema solo di Elkan.

Nella Congiuntura flash di Confindustria di novembre, che analizza l'andamento dei primi 9 mesi dell'anno, il settore dell'auto, insieme a quello del comparto abbigliamento-tessile-pelli, è considerato il principale responsabile della flessione dell'intera manifattura. «La produzione nel settore automotive in Italia (Ateco 29, compresa la componentistica e i motori)», si legge nel rapporto, «è in calo del -19,4% nei primi 9 mesi del 2024 sugli stessi mesi del 2023». In termini tendenziali, a settembre siamo al -32,4%, di cui -42,7% per gli autoveicoli. E questo, ribadisce Confindustria, è un problema che va ben al di là del comparto. «Il settore auto», spiegano infatti da Viale dell'Astronomia, «è uno dei principali della manifattura italiana: pesa per il 6,3% della produzione (13% in Europa, data la stazza del comparto in Germania) e con l'indot-

to il peso sale ancora: la sua crisi, perciò, impatta molto sull'economia».

E i numeri sono quelli contenuti nella Congiuntura di dicembre. «In ottobre», si legge nel rapporto, «la produzione è rimasta invariata, ma continua a registrare un forte calo tendenziale (-3,6%), profondo per auto (-34,5%), articoli in pelle (-17,2%), raffinati petroliferi (-15,8%)». Per questo, spiegano da Confindustria, malgrado un'inflazione bassa (ma in risalita) e la spinta dei servizi (trainati principalmente dal turismo), resta «un'elevata incertezza sul Pil italiano nel quarto trimestre dopo lo stop nel terzo».

Insomma, far ripartire l'auto significa rimettere in carreggiata l'intero Paese. Elkan si metta una mano sul portafogli zeppo di dividendi, una sul cuore e poi decida da che parte stare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E. ORSINI CONFINDUSTRIA

«Credo che Elkan abbia una grande occasione, tolto Tavares, di dimostrare di voler bene al Paese, di portare un piano industriale serio»



Il governo Meloni è tornato a chiedere al presidente di Stellantis, John Elkan, di presentarsi in audizione in Parlamento per dare risposte concrete alla crisi del settore. Nelle settimane scorse Elkan aveva declinato la convocazione (LaPresse)

L'editoriale

Auto in crisi ora un piano con l'Europa

ANTONIO TROISE

Una crisi così ci riporta indietro di quarant'anni, quando a Torino regnavano gli Agnelli e al ministero del Bilancio sedeva Beniamino Andreatta che promosse una commissio-

ne di indagine sul settore dell'auto affidata a Romano Prodi.

Il gruppo torinese, al termine di un lungo e duro processo di ristrutturazione e con un massiccio piano di investimenti che ridisegno alla base la stessa struttura del settore, riuscì a risalire la china e a superare la tempesta. Ma ora la situazione è

molto diversa. Per almeno due ragioni.

La prima è che la Fiat non è più italiana, ha cambiato casa ed è diventato un gruppo multinazionale, con in piede a Parigi e l'altro a Torino.

La seconda, è che il crollo dell'automotive è solo la punta dell'iceberg di una crisi strutturale dell'indu-

stria europea, determinata da una lunga sequenza di errori strategici che sono alla base del rallentamento dell'economia del Vecchio Continente. L'assenza di una vera politica industriale, la corsa (spesso ideologica) verso il green deal e perfino il mito della «de crescita felice» hanno portato le imprese europee a competere con armi spuntate (...)

SEGUEA PAGINA 7

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

dalla Prima

Auto in crisi un piano con l'Europa

ANTONIO TROISE

(...) rispetto a colossi come la Cina. O, nei casi estremi, hanno spinto le aziende a delocalizzarsi. Il risultato è che, giusto per resta in Italia, nel 2024, Stellantis produrrà a fine anno poco meno di 400mila auto, che salgono a 500mila considerando anche i veicoli commerciali. Rispetto al 2023 si produrranno circa 170mila vetture in meno. Venti anni fa dagli stabilimenti Fiat uscivano ogni anno circa 1,4 milioni di vetture. Complessivamente, secondo i dati diffusi ieri dall'Anfia, le immatricolazioni saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Numeri da allarme rosso che mettono a rischio decine di migliaia di posti di lavoro. Martedì prossimo al ministero delle Imprese, si aprirà il tavolo delle trattative. Insieme con Urso, ci saranno anche i responsabili dell'Economia e del Lavoro, Giorgetti e Calderone. A questo punto le medicine da dare al settore sono non solo urgenti ma anche costose. Il governo ha già deciso di fare retromarcia sul taglio dell'80% al fondo destinato al settore. Ma, al di là dei quattrini, serve una strategia complessiva, un piano in-



Auto in produzione

dustriale che affronti tutti i nodi della filiera e che non si limiti ad una ulteriore erogazione di sussidi o di incentivi. Un tavolo, insomma, che deve trovare le sponde anche con la nuova commissione Ue e che ponga, al centro dell'agenda, le due grandi questioni che frenano la manifattura dell'Unione: i tempi e i modi della transizione green e gli strumenti da mettere in campo per restituire al vecchio continente la competitività perduta. In gioco non c'è solo il futuro di un settore che, un tempo, era il fiore all'occhiello del nostro Paese ma il futuro industriale della seconda manifattura d'Europa. Perché pensare di poter fare a meno dell'industria e conservare i livelli di welfare e di benessere è solo una pia illusione.

Stellantis: cig di transizione e un milione di vetture

LA TRATTATIVA

ROMA Oggi a Parigi viene svelata la nuova Ds Number 8. Una Suv coupe che rilancia la tradizione francese nelle ammiraglie e, soprattutto, è al centro della strategia di Stellantis per portare a un milione la produzione di vetture in Italia al 2030. Ds Number 8, infatti, sarà assemblata a Melfi. Gli sherpa del costruttore e quelli del Mimit lavorano alacremente per mettere le basi a un accordo da annunciare al tavolo di martedì prossimo. E i contorni di questa pax e di questo patto sembrano già chiari: l'esecutivo mette sul piatto aiuti per un miliardo e una Cig che accompagnerà nella transizione tutto l'automotive, il gruppo annuncerà la roadmap sugli stabilimenti e la volontà di rimodulare verso l'alto la produzione di ibridi, dopo che nell'era Tavares si guardava principalmente all'elettrico.

L'auto in Italia, ha fatto sapere il presidente dell'Anfia (industriali della filiera dell'auto) Roberto Vavassori, vive «quadro drammatico». Se nel 2024 la produzione chiuderà con 400mila pezzi, le immatricolazioni non supereranno gli 1,8 milioni di veicoli, 350mila in meno rispetto al pre-pandemia. Ma una chiave di volta potrebbe arrivare in sede Ue: il partito Popolare europeo ieri ha presentato un paper - che ricalca la proposta italiana portata a Bruxelles dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso - per chiedere alla Commissione di rivedere lo stop agli endotermici nel 2035 e di congelare le multe ai costruttori (17 miliardi) sulle quote di emissioni dal 2026.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'editoriale

Auto in crisi Un piano europeo

ANTONIO TROISE

Una crisi così ci riporta indietro di 40 anni, quando a Torino regnavano gli Agnelli e al ministero del Bilancio sedeva Beniamino Andreatta che promosse una commissione di indagine sul settore dell'auto affidata a Romano Prodi. Il gruppo torinese, al termine di un lungo e duro processo di ristruttura-

zione e con un massiccio piano di investimenti che ridisegna alla base la stessa struttura del settore, riuscì a risalire la china e a superare la tempesta. Ma ora la situazione è molto diversa. Per almeno due ragioni. La prima è che la Fiat non è più italiana, ha cambiato casa ed è diventato un gruppo multinazionale, con in piede a Parigi e l'altro a Torino. La seconda, è che il crollo dell'automotive è solo la punta dell'iceberg di una crisi strutturale dell'industria europea, deter-

minata da una lunga sequenza di errori strategici che sono alla base del rallentamento dell'economia del Vecchio Continente. L'assenza di una vera politica industriale, la corsa (spesso ideologica) verso il green deal e perfino il mito della "decrecita felice" hanno portato le imprese europee a competere con armi spuntate rispetto a colossi come la Cina. O, nei casi estremi, hanno spinto le aziende a delocalizzarsi verso aree e paesi più "accoglienti" sul fronte della manifattura.

> SEGUE A PAGINA 46

Dalla prima

Auto in crisi Serve un piano europeo

ANTONIO TROISE

Il risultato è che, giusto per resta in Italia, nel 2024, Stellantis produrrà a fine anno poco meno di 400mila auto, che salgono a 500mila considerando anche i veicoli commerciali. Rispetto al 2023 si produrranno circa 170mila vetture in meno. Venti anni fa dagli stabilimenti della Fiat uscivano ogni anno circa 1,4 milioni di vetture. Complessivamente, secondo i dati diffusi ieri dall'Anfia, le immatricolazioni saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Numeri da allarme rosso che

mettono a rischio decine di migliaia di posti di lavoro.

Martedì prossimo al ministero delle Imprese, si aprirà ufficialmente il tavolo delle trattative. Insieme con Urso, ci saranno anche i responsabili dell'Economia e del Lavoro, Giorgetti e Calderone. Presenza importanti. Soprattutto perché a questo punto le medicine da dare al settore sono non solo urgenti ma anche costose. Il governo ha già deciso di fare retromarcia sul taglio dell'80% al fondo destinato al settore. Ma, al di là dei quattrini, serve una strategia complessiva, un piano industriale che affronti tutti i nodi della filiera e che non si limiti, semplicemente, ad

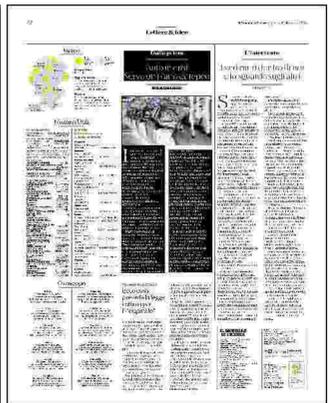
una ulteriore erogazione di sussidi o di incentivi. Un tavolo, insomma, che deve trovare le sponde anche con la nuova commissione europea e che ponga, al centro dell'agenda, le due grandi questioni che frenano la manifattura dell'Unione: i tempi e i modi della transizione green e gli strumenti da mettere in campo per restituire al vecchio continente la competitività perduta.

In gioco, infatti, non c'è solo il futuro di un settore che, un tempo, era il fiore all'occhiello del nostro Paese ma il futuro industriale della seconda manifattura d'Europa. Perché un fatto è certo: pensare di poter fare a meno

dell'industria e conservare gli attuali livelli di welfare e di benessere è solo una pia illusione.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

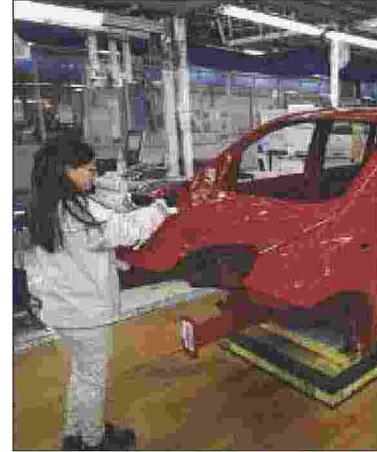


089849

STELLANTIS
OGGI RIPARTE
POMIGLIANO

“Già nella decisione che è stata assunta da parte di Stellantis di rinnovare i contratti per alcune aziende della logistica, abbiamo percepito un segno di svolta netta da parte dell'azienda”. Lo ha detto il responsabile del Mimit, Adolfo Urso, in audizione in Parlamento sul libro verde del Made in Italy. “Avremo martedì 17 il tavolo Stellantis – aggiunge il ministro – in cui riusciremo, finalmente, a

definire un Piano Italia assertivo che dimostri come il nostro Paese sia tornato centrale negli assetti di sviluppo industriale di Stellantis”. Preoccupato il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori: “Purtroppo i dati di produzione e di mercato di Stellantis non stanno andando bene né tantomeno nella direzione sperata dal tavolo, ma continuiamo a credere fortemente che la presenza italiana del Costruttore sia fondamentale”. Intanto riprendono oggi le produzioni della Panda e dell'Alfa Romeo Tonale nello stabilimento Stellantis di Pomigliano d'Arco.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La crisi dell'auto

Crollano le vendite rispetto al 2019

Un milione e 780mila immatricolazioni di auto nel 2024. Ovvero 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Sono questi i dati forniti dal presidente dell'Anfia, **Roberto Vavassari**, che lancia l'allarme per l'occupazione, oltre che per l'ormai drammatica situazione degli stabilimenti di Stellantis in cui la produzione è crollata. Vavassari chiede misure di sostegno alle imprese, prevedendo "ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti". La richiesta, ovviamente, è rivolta al governo. Che risponde indirettamente attraverso il ministro delle

Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**. In audizione al Senato Urso parla del tavolo dell'automotive del 17 dicembre, spiegando di aver chiesto la partecipazione an-

che al ministro dell'Economia, **Giancarlo Giorgetti**, e alla ministra del Lavoro, **Marina Calderone**, con l'obiettivo di dare "certezza sugli impegni che avremo sul fronte industriale, sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico". Il 17 Urso punta a fornire garanzie anche sui fondi per il settore, assicurando che per il prossimo anno ci saranno risorse "almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine nel fondo automotive, che saranno integralmente destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese". Una completa retromarcia, almeno nelle promesse, rispetto al taglio da oltre 4 miliardi del fondo automotive.

Dietrofront
Il governo promette di ripristinare gli stessi fondi appena tagliati
L'annuncio al tavolo del 17 dicembre



Adolfo Urso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La crisi dell'automotive «Rimetteremo i fondi»

IL TAVOLO Oltre a Urso, presenti anche Giorgetti e Calderone

TORINO - Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350 mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione. «Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli». Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato e guidato dal

ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone. «Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezza sugli impegni che noi avremo sul fronte industriale, sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico. Penso che in quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine nel Fondo Automotive. Saranno integralmente destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese. Da Stellantis prosegue Urso - ci aspettiamo un piano che preveda risorse significative per l'Italia con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli nel nostro Paese. Speriamo che il tavolo di martedì possa segnare una

svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia e nella politica industriale nel settore auto». Urso auspica inoltre che il presidente del gruppo John Elkann, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo». Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, Jean-Philippe Imparato, che guiderà la delegazione di Stellantis, vedrà oggi a Torino i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane «all'insegna della concretezza». «L'azienda deve mettere su un piano industriale nel quale l'Italia diventi il centro della situazione. È anche necessario che il governo incominci a pensare che i soldi che diamo all'azienda debbano essere condizionati» dice il segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri. Al centro delle preoccupazioni

ci sono anche le regole europee e il rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche. «Occorre da subito cambiare le folli regole del green deal, che tra l'altro impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai» sottolinea il ministro Urso, che vedrà a Milano il neo vicepresidente della Commissione europea Stéphane Séjourné. Una posizione sulla quale, dopo l'associazione dei costruttori europei dell'auto Acea, converge anche il Partito popolare europeo - famiglia politica di Ursula von der Leyen - che con il «piano per salvare l'industria dell'automotive» di fatto sposa molte delle richieste avanzate negli ultimi mesi a Bruxelles dall'Italia. In primis, quella di anticipare all'inizio del prossimo anno la revisione e includere i biocarburanti nella transizione, non solo gli e-fuels richiesti dalla Germania. Anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, chiede all'Europa di cancellare subito le sanzioni per il settore auto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le immatricolazioni in Italia

Anni	Autovetture	Veicoli Comm	Autocarri	Autobus	Totale
2018	1.911.056	181.508	25.561	4.594	2.122.719
2019	1.917.106	187.823	23.606	4.251	2.132.786
2020	1.381.855	159.590	20.276	3.164	1.564.885
2021	1.458.313	183.374	25.121	3.524	1.670.332
2022	1.318.909	161.053	25.954	3.359	1.509.275
2023	1.567.155	196.732	28.889	5.229	1.798.005
2024 gen-nov	1.453.454	183.218	26.808	5.700	1.669.180

Fonte dati 2018-2021: Automobili in cifre, 2024 - Fonte dati 2022-2024: Portali Statistic Anfia

**La crisi dell'automotive
«Rimetteremo i fondi»**
IL TAVOLO: Oltre a Urso, presenti anche Giorgetti e Calderone

Abbecedario nella cucina di NATALE

In edicola insieme al tuo quotidiano richiedi il libro a un prezzo speciale!

089849

IL CROLLO DELLE IMMATRICOLAZIONI

Crisi dell'auto, allarme sull'occupazione gli industriali: ammortizzatori per 3 anni

Martedì incontro con il governo. Urso: «Rimetteremo i fondi, da Stellantis ci aspettiamo un piano per il rilancio»

Amalia Angotti / TORINO

Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350 mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione. «Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli». Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato e guidato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone.

LE RICHIESTE

«Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezza sugli impegni che noi avremo sul fronte industriale, sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico. Penso che in quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine nel Fondo Automotive. Saranno integralmente destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese. Da Stellantis - prosegue Ur-

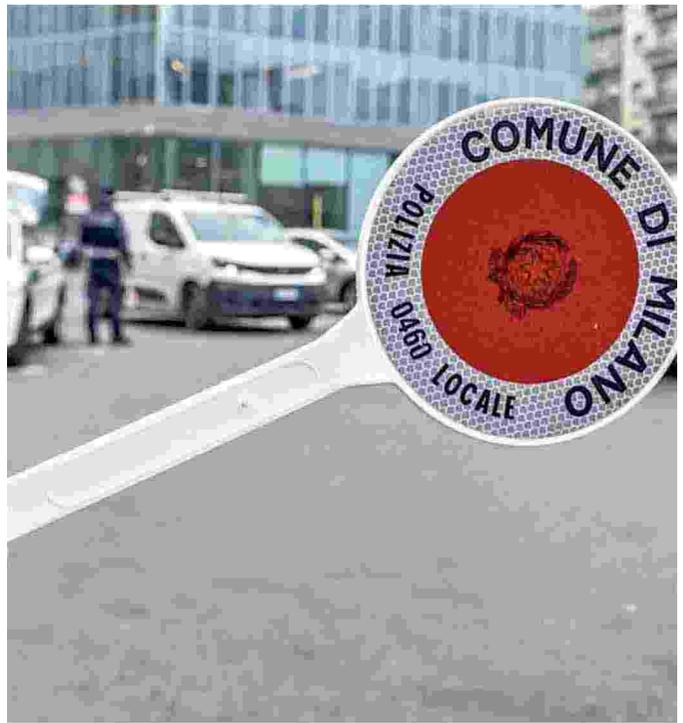
so - ci aspettiamo un piano che preveda risorse significative per l'Italia con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli nel nostro Paese. Speriamo che il tavolo di martedì possa segnare una svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia e nella politica industriale nel settore auto». Urso auspica inoltre che il presidente del gruppo John Elkann, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo». Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, Jean-Philippe Imparato, che guiderà la delegazione di Stellantis, vedrà domani a Torino i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane «all'insegna della concretezza». «L'azienda deve mettere su un piano industriale nel quale l'Italia diventi il centro della situazione.

È anche necessario che il governo incominci a pensare che i soldi che diamo all'azienda debbano essere condizionati» dice il segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri. Al centro delle preoccupazioni ci sono anche le regole europee e il rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche.

IL NODO DELL'EUROPA

«Occorre da subito cambiare le folli regole del green deal, che tra l'altro impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai» sottolinea il ministro Urso, che vedrà a Milano il neo vicepresidente della Commissione europea Stéphane Séjourné. Una posizione sulla quale, dopo l'associazione dei costruttori europei dell'auto Acea, converge

anche il Partito popolare europeo - famiglia politica di Ursula von der Leyen - che con il «piano per salvare l'industria dell'automotive» di fatto sposa molte delle richieste avanzate negli ultimi mesi a Bruxelles dall'Italia. In primis, quella di anticipare all'inizio del prossimo anno la revisione e includere i biocarburanti nella transizione. Anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, chiede all'Europa di cancellare subito le sanzioni. —



Un posto di blocco della polizia locale di Milano ANSA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

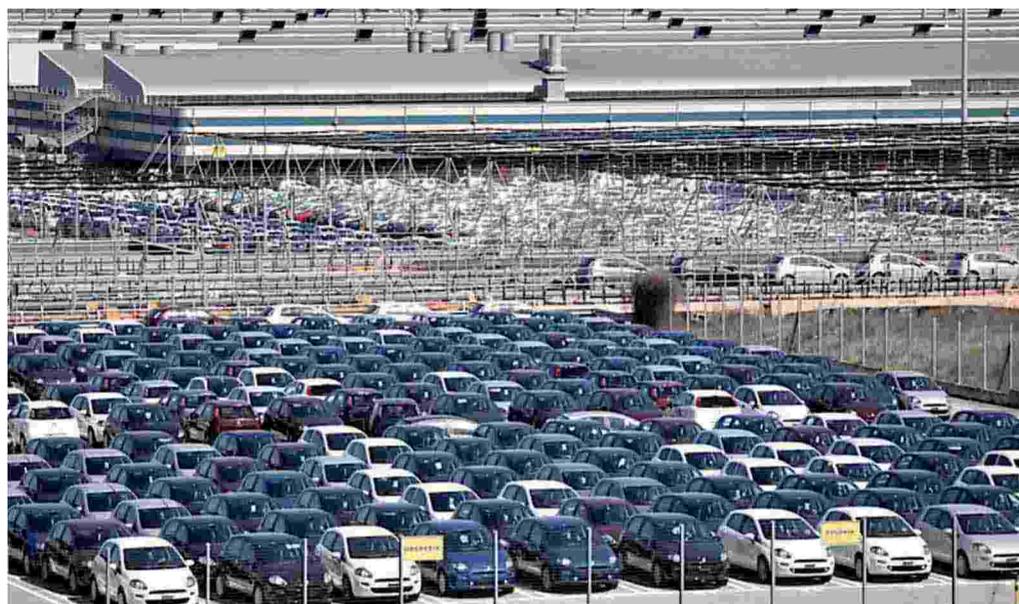
Le immatricolazioni in Italia



Anni	Autovetture	Veicoli Comm	Autocarri	Autobus	Totale
2018	1.911.056	181.508	25.561	4.594	2.122.719
2019	1.917.106	187.823	23.606	4.251	2.132.786
2020	1.381.855	159.590	20.276	3.164	1.564.885
2021	1.458.313	183.374	25.121	3.524	1.670.332
2022	1.318.909	161.053	25.954	3.359	1.509.275
2023	1.567.155	196.732	28.889	5.229	1.798.005
2024 gen-nov	1.453.454	183.218	26.808	5.700	1.669.180

Fonte dati 2018-2021: Automobile in cifre, 2024 - Fonte dati 2022-2024: Portali Statistici Anfia

ANSA



Autovetture ferme nel piazzale della Fiat a Melfi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GAZZETTA

diSalerno.it

- TERRITORI
- CRONACA
- POLITICA
- ECONOMIA
- CULTURA E SOCIETÀ
- EVENTI
- SPORT
- RUBRICHE

Home > Rubriche > ANFIA spinge verso una transizione fattibile e razionale

ANFIA spinge verso una transizione fattibile e razionale

Di Redazione Gazzetta di Salerno - 12 Dicembre 2024



(Adnkronos) – Si è svolta a Roma l'Assemblea Pubblica ANFIA 2024, intitolata "Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione". L'evento ha riunito Associati, imprenditori del settore, rappresentanti delle istituzioni italiane ed europee e stakeholder. La sintesi dei lavori è stata che occorre lavorare immediatamente su due piani ben distinti e tra loro interdipendenti: quello europeo e quello più specificamente nazionale. Riguardo il versante europeo è stato ribadito il pieno supporto al non-paper predisposto dal governo italiano e ceco per ridisegnare in maniera efficace e credibile il percorso di transizione che porterà alla decarbonizzazione dei vettori energetici per i veicoli al 2035.

Per quanto riguarda il nostro Paese, a partire dall'analisi dello studio automotive sono state individuate alcune misure da implementare in maniera immediata a favore delle aziende della filiera, in particolare circa la riduzione del costo dell'energia per le imprese, un credito d'imposta per la ricerca e l'innovazione e misure specifiche di sostegno al settore dei veicoli commerciali leggeri, che, nel nostro Paese, hanno un peso produttivo rilevante. Infine, bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori sociali straordinari per i prossimi 3 anni, perché, con la scadenza degli

SPONSOR

Dott.ssa Alessia Maiorino
DERMATOLOGIA E
MEDICINA ESTETICA

5 stelle recensioni su Miodottore.it
www.alessiamaironino.com

DAL 1966

SPASTICCERIA
SVIZZERA
DOLCE E SALATO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

attuali, sonomolte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti. "Proporre soluzioni per il nostro settore, sia a livello europeo che italiano, significa avere ben presenti le complessità degli scenari relativi al mercato, alla produzione, alla crescita impetuosa dell'Asia nel nostro settore e della regolamentazione europea" ha dichiarato Roberto Vavassori, Presidente ANFIA. "L'inestricabile dipendenza tra costruttori di veicoli e filiera dei componentisti impone di studiare soluzioni industriali nella chiave della competitività da ritrovare, in una cornice di aiuto fattivo e tempestivo a livello europeo secondo le linee indicate dal non-paper proposto in Europa dal nostro governo e da quello ceco. Scelte sbagliate o intempestive o, ancor peggio, il rifiuto ideologico di ammettere che decisioni prese nel 2018 non stanno oggi conseguendo i risultati attesi, condannerebbero l'intero settore automotive europeo all'estinzione, vittima a livello mondiale con l'impossibilità di esportazione e a livello continentale con l'arrebante crescita dell'industria veicolistica cinese.

"Per quanto riguarda il nostro Paese, ancora più complessa la situazione, continua Vavassori, che vede la presenza di un unico Costruttore di volume che deve 'riappassionarsi' in maniera razionale al nostro Paese, alla filiera dei suoi componentisti, ai suoi stabilimenti e mirare alla conquista di oltre 1 milione di consumatori che oggi scelgono vetture non prodotte nel nostro Paese".

—motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

adnkronos motori

Articolo precedente

Roma, scontro mortale sulla Pontina: la vittima è un 53enne

Articolo successivo

Torna C'era una volta al Delle Arti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

• **ECONOMIA**

L'ALLARME



Auto, a rischio 45mila addetti

ANFIA - Le imprese chiedono aiuti, Urso spera nell'ex Fiat

DI FQ

12 DICEMBRE 2024



“Se Volkswagen decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15 mila dipendenti, saranno almeno 45 mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane”. È l'avvertimento lanciato ieri da Roberto Vavassori, presidente dell'associazione nazionale della filiera dell'auto (Anfia).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Timori che si intrecciano con quelli sulla tenuta di Stellantis in Italia. [...]

Per continuare a leggere questo articolo

ABBONATI A IL FATTO QUOTIDIANO

Abbonati a 15,99€ / mese

Sei già abbonato? [Continua a leggere](#)

Ti potrebbero interessare

Modalità sciopero McDonald's: litigio tra i tre sindacati

DI ROB. ROT.

Spin doctor, libro e cultura: Jaki si vuol rifare il "trucco"

DI ETTORE BOFFANO

Stellantis, ecco il dialogo Elkann-Meloni: niente gigafactory e nuova Cig

DI ANDREA TUNDO

Eredità Agnelli: gli atti dell'inchiesta nella causa civile

DI ETTORE BOFFANO

Paghe basse, zero aumenti: succede solo da McDonald's

DI ROBERTO ROTUNNO

[ARTICOLO PRECEDENTE](#) [ARTICOLO SUCCESSIVO](#)

Spin doctor, libro e cultura: Jaki si vuol rifare il "trucco" [Cronisti accusati di violenza, tutto ciò che non torna](#)

Gentile lettore, la pubblicazione dei commenti è sospesa dalle 20 alle 9, i commenti per ogni articolo saranno chiusi dopo 72 ore, il massimo di caratteri consentito per ogni messaggio è di 1.500 e ogni utente può postare al massimo **150 commenti alla settimana**. Abbiamo deciso di impostare questi limiti per migliorare la qualità del dibattito. È necessario attenersi [Termini e Condizioni di utilizzo del sito \(in particolare punti 3 e 5\)](#): evitare gli insulti, le accuse senza fondamento e mantenersi in tema con la discussione. I commenti saranno pubblicati dopo essere stati letti e approvati, ad eccezione di quelli pubblicati dagli utenti in white list (vedere il punto 3 della nostra policy). Infine non è consentito accedere al servizio tramite account multipli. Vi preghiamo di segnalare eventuali problemi tecnici al nostro [supporto tecnico](#) La Redazione

ABBONATI	SEZIONI	INSERTI	
LEGGI	Editoria: Monc	Che c'è di Bello	
GUARDA	Piazza: Comi	A parole nostre	
ASCOLTA	Politica: Rubr	Fatto for future	
ESPLORA	Cronac: Focu	Il Fatto Internazionale	
GIOCA	Italia: Rada	Giustizia di Fatto	
NEWSLETTER	Econom: Cultu	Il Fatto Economico	

Copyright © 2009 - 2024 SEIF S.p.A. - C.F. e P.IVA 10460121006

[Scrivi alla redazione](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, la gran cassa inizia già a sgonfiarsi: "Il 2025 sarà un anno difficile". I sindacati:

L'incontro con Jean-Philippe Imparato, responsabile Europa allargata, non soddisfa i leader di Fiom, Uilm e Fim: solo rassicurazioni e nessuna novità concreta. L'unica certezza? Altri 12 mesi in apnea Ripete che arriverà al tavolo del 17 al ministero con un "piano chiaro" e che ha una "ossessione" in testa: "Mantenere le attività in Italia". Però dettagli al momento non ce ne sono, solo buone intenzioni. E nessuna novità concreta. Anzi, c'è anche un avviso: siccome si inizierà a produrre la 500 ibrida a Mirafiori nel novembre 2025, "vuol dire che dobbiamo gestire l'anno così". Tradotto: la fabbrica torinese, che riaprirà solo a fine gennaio, dovrà sopportare nuova cassa integrazione. L'incontro con Jean-Philippe Imparato, responsabile Europa allargata di Stellantis, non soddisfa i sindacati. Per Michele De Palma, segretario della Fiom-Cgil, è una "falsa partenza" dopo la gran cassa mediatica montata per volontà di John Elkann dopo la separazione da Carlos Tavares. Per "riconquistare la fiducia", dice invece il leader della Uilm Rocco Palombella, Stellantis "deve passare dalle dichiarazioni di principio ai fatti concreti" a iniziare dal tavolo ministeriale. I sindacati, sottolinea Palombella, chiedono "missioni di ciascun stabilimento" e risposte "sulle innumerevoli imprese dell'indotto che rischiano una imminente chiusura", come denunciato anche da Anfia negli scorsi giorni paventando il rischio di quasi 40mila posti di lavoro in fumo già nei prossimi mesi. Nel faccia a faccia con Imparato, invece, "abbiamo ascoltato parole distensive, ma ancora nessun progetto nuovo e significativo". Anche perché, come prevedibile, "il 2025 sarà un anno terribile con gli stessi volumi produttivi del 2024 e solo nel 2026 forse inizieremo a vedere una inversione di tendenza", conclude Palombella. L'incontro, durato due ore, è una manfrina nel corso della quale Imparato ha ribadito che l'Italia sarà "il punto centrale della strategia" di Stellantis. Ha però dovuto ammettere che il 2025 non sarà un anno di rilancio per i volumi produttivi, inchiodati a livelli tragici negli ultimi 12 mesi: "Sarà un anno difficile, di enorme trasformazione, dobbiamo essere uniti". Una ripresa si vedrà, nel caso, dal 2026 ma i prossimi dodici mesi saranno di nuovo carichi di ammortizzatori sociali. A iniziare da gennaio, con Atesa e Mirafiori che non riapriranno il 7 gennaio. "Novità concrete" vengono chieste anche dal segretario della Fim-Cisl Ferdinando Uliano su investimenti e produzioni. "Oggi - ha ribadito la Fiom - non è emersa nessuna novità rispetto a nuovi modelli e non c'è stato nessun aggiornamento rispetto al progetto di gigafactory di Termoli, dopo che è di questi giorni l'avvio di una joint venture tra Stellantis e Catl per la produzione di batterie in Spagna". La grande fanfara degli scorsi giorni inizia a sgonfiarsi. 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 Avere 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.



Autopromotec Talk, il Made in Italy simbolo di eccellenza nella componentistica e nel post vendita delle auto

di Michele Montesano

condividi l'articolo



La Città Eterna ha ospitato oggi il terzo appuntamento di "Autopromotec Talk", un ciclo di incontri dedicato ai principali temi che troveranno approfondimento durante la 30ª edizione di Autopromotec, la più importante fiera internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025.

Ad aprire l'appuntamento romano è stato Renzo Servadei. È toccato all'Amministratore Delegato di Autopromotec sottolineare l'importanza della fiera che, in sessant'anni di storia, è diventata un punto di riferimento, sia nazionale che internazionale, riguardo la filiera dell'aftermarket: dai pneumatici al car service, dalle attrezzature per officina ai ricambi. Con oltre 1.200 espositori attesi e un pubblico di 100.000 professionisti, Autopromotec si conferma la rassegna più importante a livello

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Acea, de Meo: «Target auto 2035? La priorità è evitare multe nel 2025. Ritorno di Stellantis da noi è un segnale forte»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

globale.



Il contesto geopolitico globale impone nuove sfide alle imprese italiane. Alessandra Pastorelli, Capo Ufficio II della Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese del MAECI (Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), ha sottolineato la necessità di uno sforzo coordinato per sostenere il Made in Italy nei mercati internazionali. Tra le iniziative promosse dal MAECI, spicca la cosiddetta "Diplomazia della Crescita", uno strumento strategico che mira a mettere a sistema le istituzioni pubbliche e private per promuovere l'internazionalizzazione.

Attraverso progetti di promozione integrata, il MAECI e l'Agenzia ICE stanno lavorando per rafforzare la presenza del Made in Italy nei mercati emergenti, con particolare attenzione all'Africa, al Sud America e all'Asia, grazie al "Piano Mattei". Una delle strategie più innovative riguarda la lead generation, volta a creare una rete di contatti professionali nei principali Paesi di destinazione dell'export italiano. Questa azione sarà supportata da una campagna di comunicazione internazionale, che nei prossimi due anni si concentrerà su 20 mercati prioritari, selezionando due settori strategici per ciascun Paese.



Presente anche Andrea Mattiello, rappresentante dell'Agenzia ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane), ha ribadito l'importanza dell'internazionalizzazione per il settore della componentistica italiana, che esporta oltre il 90% della produzione. L'Agenzia ICE è impegnata a sostenere le PMI italiane, accompagnandole nei processi di internazionalizzazione e promuovendo



LA SVOLTA
Il Partito Popolare Europeo approva piano sull'auto, "no multe Ue nel 2025". Revisione urgente richiesta dal gruppo

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

IL MATTINO
 9€/mese per 1 anno
VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

l'immagine del Made in Italy nel mondo.

Per l'edizione 2025 di Autopromotec, l'Agenzia ICE ha avviato un progetto di supporto mirato, riconoscendo la fiera come una piattaforma unica per l'intero ecosistema dell'assistenza automobilistica. L'obiettivo è valorizzare l'innovazione, la qualità e la flessibilità che contraddistinguono le imprese italiane, elementi fondamentali per mantenere la competitività sui mercati globali.



Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ha presentato una panoramica sui numeri del settore, evidenziando come la componentistica rappresenti circa il 75% del valore di un veicolo. Una vettura con motore a combustione interna (ICE) è costituita da circa 30.000 componenti, a testimonianza della complessità e del peso strategico del comparto.

In Italia, il settore della componentistica genera un avanzo commerciale superiore ai 5 miliardi di euro ed è un pilastro dell'export italiano. L'elevata qualità dei prodotti, unita a un forte orientamento all'innovazione e a un alto grado di flessibilità nel servizio, rende le imprese italiane competitive sui mercati internazionali. Tuttavia, le difficoltà non mancano. La crisi della domanda di autoveicoli in Europa, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno mettendo a dura prova il settore.



Secondo Giorda, un terzo delle aziende prevede una contrazione dell'occupazione e

degli investimenti fissi lordi nei prossimi anni. Queste prospettive sottolineano l'urgenza di misure di politica industriale mirate a sostenere la competitività delle imprese italiane. Nonostante questo scenario critico, l'aftermarket automobilistico si distingue come un segmento in crescita, rappresentando un'area di opportunità per il futuro.

L'appuntamento è per la 30ª edizione di Autopromotec, a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. La rassegna non sarà soltanto una vetrina per le eccellenze italiane, ma anche un momento di confronto strategico per affrontare le sfide di un settore in profonda trasformazione. La collaborazione tra istituzioni, imprese e associazioni rappresenta un modello vincente per promuovere il Made in Italy, consolidare la leadership italiana nel mercato globale e sostenere l'occupazione e gli investimenti in un contesto di cambiamento tecnologico e industriale.

condividi l'articolo



Giovedì 12 Dicembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 10:29 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA

Autopromotec Talk, il Made in Italy simbolo di eccellenza nella componentistica e nel post vendita delle auto

Acea, de Meo: «Target auto 2035? La priorità è evitare multe nel 2025. Ritorno di Stellantis da noi è un segnale forte»

Il Partito Popolare Europeo approva piano sull'auto, "no multe Ue nel 2025". Revisione urgente richiesta dal gruppo

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Aston Martin, Fernando Alonso sogna il terzo mondiale: «Nel 2026 l'ultima chance»

Ferrari fornirà motore e cambio alla Cadillac dal 2026. Gli americani prendono il posto della Sauber

Test ad Abu Dhabi, in F1 è già l'alba del 2025. Il Circus torna subito in pista per una giornata di test. Focus sui rookie

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Kymco Skytown 125, lo scooter pensato

Ducati Panigale V4 Tricolore è un tributo

Vespa celebra i 140 anni di Piaggio con

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ripristinato il Fondo per il settore auto: quasi 1 miliardo per il 2024

Torino prima per cassa integrazione e prima per calo delle esportazioni. La Città capirà che deve fare di più per difendere il motore di sviluppo che l'ha rilanciata nel secondo dopoguerra? Questi dati mi ronzavano in testa mentre seguivo la Assemblea di ANFIA la associazione del settore, svoltasi a Roma presente molte aziende del settore automotive, il Ministro Urso, alcuni sindacalisti e il sottoscritto invitato proprio il mio ruolo nella nascita del fondo Giorgetti per l'automotive e per il ruolo che svolse nel 2008-2011 al Governo finanziando la rottamazione dei camion. L'Assemblea ha fatto il punto sulla situazione della filiera industriale più importante d'Europa. Un settore che ha grandi ricadute economiche tanto che è stato detto stamane ogni posto di lavoro nelle fabbriche dell'auto ne fa perdere altri 3 nella componentistica e nei servizi. Un settore nel quale in 25 anni è cambiato il mondo, nel 2000 il 34% della produzione avveniva in Europa, nel 2024 la quota europea è scesa al 18% mentre la Cina è salita al 32% del mercato mondiale. Nel 2000 in Cina si producevano 2.000.000 di auto, nel 2023 la produzione è salita a 30 milioni. L'imperativo è non essere asfaltati come ha detto il Presidente di Anfia Vavassori. Sono a rischio se non verrà cambiata la decisione europea che ha puntato tutto solo sull'auto elettrica, 180.000 posti di lavoro con enormi conseguenze sociali. È un settore in cui c'è ancora molta innovazione in particolare con l'uso della Intelligenza Artificiale. Un settore ancora molto importante per la nostra economia. Decisiva sarà la decisione europea. Importante l'intervento del Ministro Urso cui l'Anfia ha riconosciuto di essersi mosso molto bene. Il Ministro ha stretto alleanze in Europa con altri 6 per ottenere la modifica della grave decisione europea, votata purtroppo dal PD. Perché la prospettiva non è quella di avere una industria a emissioni zero ma di avere zero industria. La politica industriale si fa a livello europeo, ha proseguito Urso, perché l'Europa ha le risorse e qui il riferimento è a quanto prevede per l'industria dell'auto il documento di Draghi. Scettico sui dazi il Ministro Urso ha chiesto all'Europa di stanziare i fondi per difendere un settore fondamentale per la economia dei Paesi più importanti dalla Germania alla Francia, dalla Italia alla Spagna. Senza dimenticare Polonia e Romania. Il Governo vuole agire su tre fronti: 1)- modifica della decisione europea; 2)- forte stanziamento per gli ammortizzatori sociali; 3)- ripristino dei fondi per il settore tra i 750 milioni e il miliardo per il 2025. Al tavolo della prossima settimana saranno presenti anche il Minusteo dell'Ambiente, del Lavoro e della Edonomia a dimostrazione che per il governo Meloni il settore è una priorità. Mino Giachino Leggi qui le ultime notizie: IL TORINESE Your email address will not be published.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Performance certificate. Questo è ciò che conta davvero.
"Imbattibile sulle strade invernali bagnate."

BLIZZAK
ENLITEN

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

✉ f 📞 in 🐦 🔍

CAR SERVICE by PNEUSNEWS



MERCATO 12 Dicembre 2024



Performance certificate. Questo è ciò che conta davvero.

BLIZZAK
ENLITEN

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Autopromotec Talks: a Roma un incontro sul ruolo del Made in Italy nel settore della componentistica e del post-vendita



Performance certificate. Questo è ciò che conta davvero.

BLIZZAK
ENLITEN

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Si è svolto l'11 dicembre, a Roma, il terzo appuntamento di approfondimento di Autopromotec Talk. Questa terza "puntata" ha esplorato il ruolo strategico del Made in Italy nel settore della componentistica e del post-vendita automotive.

L'incontro, moderato da Giuseppe De Filippi, vicedirettore Tg5, ha anticipato i temi chiave della 30ª edizione di Autopromotec, una delle più importanti fiere internazionali dedicate all'aftermarket automobilistico, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Renzo Servadei, Amministratore Delegato di Autopromotec, ha evidenziato come la manifestazione, con i suoi 60 anni di storia, rappresenti una piattaforma unica per l'intero ecosistema dell'assistenza automobilistica: dai pneumatici ai ricambi, dalle attrezzature per officine al car service.

Con oltre 1.200 espositori e più di 100.000 visitatori attesi, Autopromotec si conferma un pilastro dell'export

italiano e dell'innovazione di settore.

La centralità del Made in Italy e l'internazionalizzazione sono stati al centro dell'intervento di Alessandra Pastorelli, Capo Ufficio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI).

È stata sottolineata l'importanza di strumenti come la "Diplomazia della Crescita", ideata per supportare le imprese italiane attraverso iniziative integrate e campagne di promozione sui mercati emergenti, con particolare attenzione all'Asia, all'Africa e all'America Latina.

Andrea Mattiello, rappresentante di ICE-Agenzia per la Promozione all'Estero, ha presentato i progetti dedicati alla promozione internazionale del Made in Italy, evidenziando come il settore fieristico sia un volano fondamentale per la crescita delle imprese, con risultati tangibili: tra il 2012 e il 2019, le aziende partecipanti a fiere hanno registrato un aumento del fatturato del 5,4%.

I numeri del settore parlano chiaro: come riportato da **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di ANFIA, la filiera della componentistica rappresenta circa il 75% del valore di una vettura, con un surplus commerciale italiano che supera i 5 miliardi di euro.

Tuttavia, le sfide della transizione industriale richiedono politiche incisive per sostenere competitività, innovazione e occupazione.

Tra i relatori che hanno condiviso le loro esperienze agli Autopromotec Talks:

- **Luciano Palmitessa**, CEO di Unigom, ha evidenziato il ruolo strategico dell'Independent Aftermarket (IAM), un comparto resiliente che genera oltre 10 miliardi di euro di fatturato e contribuisce per lo 0,5% al PIL italiano
- **Cinzia Motta**, Responsabile Commerciale di OMCN, ha illustrato come il settore dei ponti sollevatori rappresenti un'eccellenza del Made in Italy, con standard di sicurezza all'avanguardia grazie alla normativa europea EN1493
- **Marco Costamagna**, Presidente di Federlavaggi, ha sottolineato i progressi degli autolavaggi italiani sul fronte ESG, grazie a innovazioni sostenibili come i sistemi di riciclo dell'acqua e le tecnologie Industria 4.0.
- **Antonio Cirillo**, Responsabile Commerciale e Marketing di Kimicar, ha raccontato come l'industria italiana dei prodotti chimici per la cura dei veicoli si distingua per qualità, sostenibilità e leadership normativa.
- **Gianni Menghini**, Presidente di Meclube, ha esaltato il Made in Italy come simbolo di qualità e innovazione, unendo tradizione e nuove tecnologie per offrire soluzioni d'eccellenza nel settore della lubrificazione.
- **Francesca Paoli**, CEO di Dino Paoli Srl, ha presentato la storia di successo dell'azienda reggiana, leader nella produzione di avvitatori per il motorsport e pioniera nell'introduzione di soluzioni sostenibili come gli avvitatori elettrici.

Un impegno collettivo per il Made in Italy

L'incontro ha ribadito come il Made in Italy rappresenti un patrimonio da tutelare e valorizzare.

Grazie al contributo delle istituzioni e delle imprese, l'Italia si conferma un modello di eccellenza

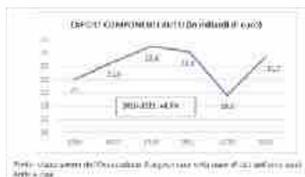
industriale nel panorama globale, pronta ad affrontare le sfide della transizione tecnologica e dell'internazionalizzazione.

Il Made in Italy non è solo un marchio, ma un sinonimo di qualità, innovazione e sostenibilità, come dimostrano i successi delle aziende italiane nel mercato globale.

Il settore continua a distinguersi per la capacità di coniugare tradizione e avanguardia, confermando il suo ruolo di ambasciatore d'eccellenza dell'industria nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



2016-2021: +8,5% per il valore delle esportazioni di componenti auto prodotti in Italia

13 Febbraio 2023



Il ruolo chiave di Autopromotec nell'Aftermarket del futuro

15 Luglio 2016



Autopromotec 2022, crescono i numeri delle preadesioni

26 Luglio 2021

ESEMPLARE 2024

BRIDGESTONE
BLIZZAK G ENLITEN

23 pneumatici invernali speciali
Dimensioni 225/55 R 16
Autoreg. 40/2024

Performance certificate.
Questo è ciò che conta davvero.

BLIZZAK G
ENLITEN

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Assemblea ANFIA, Urso: "l'auto è uscita fuori strada"

Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Assemblea Pubblica ANFIA 2024: le promesse del Ministro Urso sull'intesa con Stellantis e le sfide per il futuro dell'industria automotive italiana ed europea

Share on:



Idee regalo di Natale 2024: consigli per appassionati auto (e non)

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Donato D'Ambrosio   12 Dicembre 2024 - 16:13

Si è svolta a Roma l'**Assemblea Pubblica ANFIA 2024**, un appuntamento cruciale, a cui abbiamo partecipato, per il settore automotive italiano, intitolato *"Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione"*, che in questo momento storico incarna più che mai una **chiamata alla cooperazione per ritrovare la giusta direzione**. E' quanto hanno spiegato nei vari interventi da **Roberto Vavassori**, Presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica e da **Adolfo Urso**, Ministro delle Imprese e del Made in Italy. L'evento ha rappresentato anche un momento di confronto tra rappresentanti del settore industriale, istituzioni nazionali ed europee e altri *stakeholder*, mirato a **delineare strategie per gestire la complessa fase di transizione** verso un futuro sostenibile, *"manteniamo l'obiettivo ambizioso al 2035, ma arrivandoci con un'industria pronta"*, è il piano delineato dal ministro Urso.

L'INTESA CON STELLANTIS: I PUNTI CHIAVE DEL MINISTRO URSO

Il Ministro Adolfo Urso ha sottolineato con chiarezza la necessità di un approccio integrato e pragmatico per **salvaguardare il settore automotive italiano**, che costituisce un pilastro fondamentale dell'economia nazionale. *"L'auto è uscita di strada dal percorso che avevamo tracciato e va rimessa in carreggiata"*, ha spiegato Urso. Il Ministro ha garantito il massimo impegno del governo per affrontare le problematiche legate ai costi produttivi e alla riconversione industriale. Tra le proposte discusse, spiccano misure straordinarie **per la tutela dell'occupazione** nei prossimi tre anni e **il rafforzamento degli strumenti di sostegno alla filiera**. In quest'ottica, il tavolo convocato dal MIMIT per il 17 dicembre prossimo rappresenterà un momento cruciale per delineare un **piano d'azione condiviso con Stellantis**.

"Per quanto riguarda l'Italia, nei giorni scorsi ho sentito tutti i presidenti di Regioni dove esistono stabilimenti Stellantis, ho ascoltato e continuerò a confrontarmi con i rappresentanti dei sindacati, per

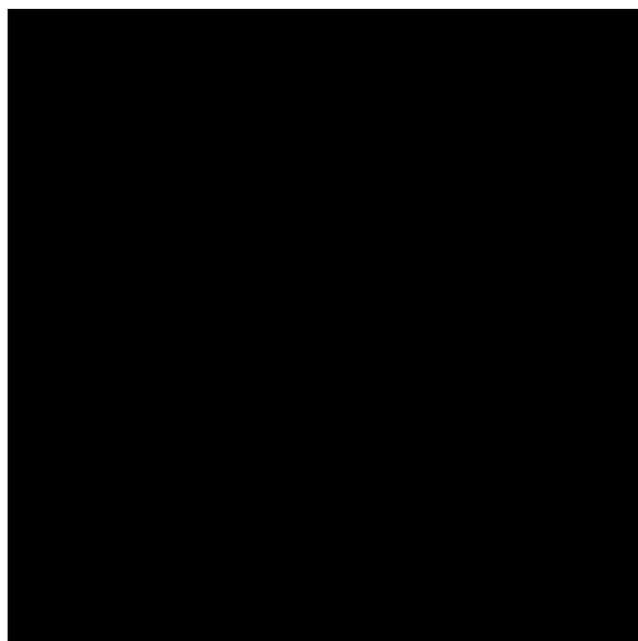
IIHS: Pickup e SUV pericolosi per pedoni anche a bassa velocità

Assemblea ANFIA, Urso: "l'auto è uscita fuori strada"



giungere nella seduta di martedì 17 dicembre a un'intesa con Stellantis su cosa vada fatto in termini di investimenti e risorse negli stabilimenti italiani, in termini di modelli e piattaforme per avere una capacità produttiva di almeno 1 milione di veicoli dal 2030 in poi, in termini di sostenibilità sociale chiederemo che nessuno stabilimento in Italia sia chiuso e che Stellantis non licenzi i propri dipendenti, affinché l'Italia torni al centro dei piani di sviluppo industriali della multinazionale", ha dichiarato Urso.

Tra i punti principali del suo intervento, Roberto Vavassori ha evidenziato come le decisioni prese nel 2018 in ambito europeo non stiano producendo i risultati attesi in termini di vendite di autoveicoli, rischiando di compromettere la competitività dell'intero comparto. **"Ad ogni lavoratore dell'industria Automobilistica, corrispondono 3 lavoratori dell'industria della Componentistica"**, ha spiegato Vavassori, chiarendo che **"se ci sarà il licenziamento di 15 mila dipendenti Volkswagen, andranno persi anche 45 mila lavoratori nella componentistica"**. Prendendo ispirazione dalla relazione di Vavassori, il Ministro Urso ha assicurato pieno impegno anche al settore della componentistica. **"A Stellantis chiederemo anche un rapporto diverso con la filiera della componentistica e con l'indotto."**



STUDIO ANFIA SULLA COMPETITIVITA'

DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE

Uno dei punti focali dell'Assemblea è stato anche la presentazione dello **studio condotto da ANFIA** con la consulenza di **AlixPartners** e il coinvolgimento del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (**MIMIT**), dei sindacati, delle regioni e di Stellantis. Tale analisi ha offerto un quadro sulle **sfide competitive** che l'Italia deve affrontare **rispetto a** nazioni leader del settore come **Germania, Francia e Spagna**.

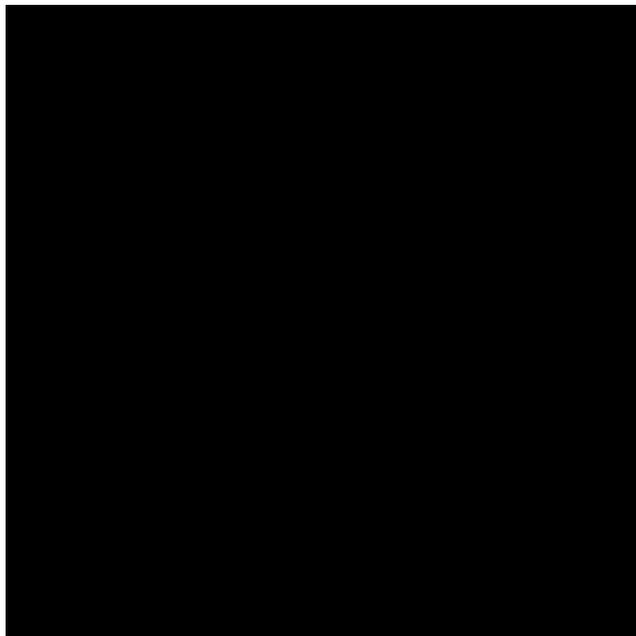
Le conclusioni tratte dallo studio indicano la necessità di **agire su due fronti interconnessi**:

Sul **piano europeo**, è stato ribadito il supporto al *non-paper presentato dal governo italiano* e da quello ceco, che propone **un approccio più realistico e flessibile alla transizione** verso la decarbonizzazione prevista entro il 2035.

A **livello nazionale**, l'urgenza di implementare misure immediate a sostegno delle imprese; produzione locale; competitività produttiva di OEM e fornitori.

CASE AUTO RISCHIANO 15 MILIARDI DI SANZIONI DAL 2025

Il dibattito si è esteso anche al panorama europeo, durante una *roundtable* a cui hanno preso parte esperti e rappresentanti di alto livello, tra cui **Matthias Zink** (CEO Powertrain e Chassis di Schaeffler), **François Provost** (Renault Group), **Marco Stella**, Presidente Gruppo Componenti **ANFIA** e Vice Presidente CLEPA e **Roberto Vavassori**. È emersa la necessità di un coordinamento tra governi e industrie per mantenere la competitività della filiera europea in un contesto globale sempre più sfidante. Tra i temi centrali, la minaccia rappresentata dalla crescente **presenza cinese nel mercato europeo** come *"l'Elefante nella stanza che non si può ignorare"*, l'importanza di investire in innovazione tecnologica e digitalizzazione e il ruolo strategico del Nord-Africa come nuovo hub produttivo.



Infine, una riflessione condivisa sulla **minaccia** delle pensanti **sanzioni** (stimate dall'ACEA in circa **15 miliardi di euro**) per i Costruttori che **dal 1° gennaio 2025** sforeranno la media di **emissioni di CO2 in UE stabiliti dalle norme**. Una condizione che, secondo Provost, spingerà **le Case auto che non riusciranno a raggiungere** quote ragguardevoli di auto elettriche (oltre **il 20% di EV**), al drastico **ridimensionamento** delle **vendite** di auto ICE (circa **3 milioni in meno**). L'unica uscita di emergenza da questo stallo sembra essere **il ricorso anticipato al 2025 alla clausola di revisione delle norme sulle emissioni della CO2**.

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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



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 Nucleare Efficienza Sicurezza

Trova parola

[COMMENTI - EDITORIALI](#)

[« Vita delle Società - Associazioni](#)

giovedì 12 dicembre 2024

[LE NOTIZIE GIORNO PER GIORNO](#)

Auto, **Anfia**: settore a rischio estinzione in Europa

Dall'assemblea annuale: rivedere le scelte del 2018



“Scelte sbagliate o intempestive o, ancor peggio, il rifiuto ideologico di ammettere che decisioni prese nel 2018 non stanno oggi conseguendo i risultati attesi, condannerebbero l'intero settore automotive europeo all'estinzione, vittima a livello mondiale con l'impossibilità di esportazione e a livello continentale con l'arrembante crescita dell'...

© Riproduzione riservata



Soltanto gli **utenti abbonati alla Staffetta Quotidiana** possono leggere interamente gli articoli.

[Richiedi un abbonamento di prova](#)



La Rivista Digitale

(mercoledì 11 dicembre)

Alix
Discorso Vavassori

[Torna su](#)

NOTIZIE NELLA STESSA SEZIONE

▼ **Precedenti**

- 11/12 [Biocarburanti, Omv entra in Adamant Ecodev](#)
- 11/12 [Idrogeno, Sasa testa il mercato](#)
- 11/12 [Statkraft, nuova sede centrale a Milano in Foro Buonaparte](#)
- 10/12 [Transizione, accordo Gse-Confapi](#)
- 10/12 [Calenzano, sindacati proclamano sciopero in Toscana in impianti Eni](#)

CARBUROMETRO



DOVE VANNO I PREZZI DEI CARBURANTI

[STAFFETTA PREZZI](#)

RUBRICHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA spinge verso una transizione fattibile e razionale

Sharing is caring! (Adnkronos) Si è svolta a Roma l'Assemblea Pubblica ANFIA 2024, intitolata Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione. L'evento ha riunito Associati, imprenditori del settore, rappresentanti delle istituzioni italiane ed europee e stakeholder. La sintesi dei lavori è stata che occorre lavorare immediatamente su due piani ben distinti e tra loro interdipendenti: quello europeo e quello più specificamente nazionale. Riguardo il versante europeo è stato ribadito il pieno supporto al non-paper predisposto dal governo italiano e ceco per ridisegnare in maniera efficace e credibile il percorso di transizione che porterà alla decarbonizzazione dei vettori energetici per i veicoli al 2035. Per quanto riguarda il nostro Paese, a partire dall'analisi dello studio automotive sono state individuate alcune misure da implementare in maniera immediata a favore delle aziende della filiera, in particolare circa la riduzione del costo dell'energia per le imprese, un credito d'imposta per la ricerca e l'innovazione e misure specifiche di sostegno al settore dei veicoli commerciali leggeri, che, nel nostro Paese, hanno un peso produttivo rilevante. Infine, bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori sociali straordinari per i prossimi 3 anni, perché, con la scadenza degli attuali, sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti. Proporre soluzioni per il nostro settore, sia a livello europeo che italiano, significa avere ben presenti le complessità degli scenari relativi al mercato, alla produzione, alla crescita impetuosa dell'Asia nel nostro settore e della regolamentazione europea" ha dichiarato Roberto Vavassori, Presidente ANFIA. "L'inestricabile dipendenza tra costruttori di veicoli e filiera dei componentisti impone di studiare soluzioni industriali nella chiave della competitività da ritrovare, in una cornice di aiuto fattivo e tempestivo a livello europeo secondo le linee indicate dal non-paper proposto in Europa dal nostro governo e da quello ceco. Scelte sbagliate o intempestive o, ancor peggio, il rifiuto ideologico di ammettere che decisioni prese nel 2018 non stanno oggi conseguendo i risultati attesi, condannerebbero l'intero settore automotive europeo all'estinzione, vittima a livello mondiale con l'impossibilità di esportazione e a livello continentale con l'arrembante crescita dell'industria veicolistica cinese. "Per quanto riguarda il nostro Paese, ancora più complessa la situazione, continua Vavassori, che vede la presenza di un unico Costruttore di volume che deve riappassionarsi in maniera razionale al nostro Paese, alla filiera dei suoi componentisti, ai suoi stabilimenti e mirare alla conquista di oltre 1 milione di consumatori che oggi scelgono vetture non prodotte nel nostro Paese". motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)





U C M TV D V F S S M
L R O & O I O C P E
T O N SA Area personale D T H O T

In evidenza Mostra tutti
Economia | Ora per ora

Elezioni Usa 2024 Guerra in Medio Oriente

Primo piano >

TV e Spettacolo >

Oroscopo

Dossier

Schede

Lifestyle

Magazine >

Video

Foto

Breaking News video

Notizie del giorno

Infografiche

Meteo I SCONFORTANTI

re auto, previsti 40mila esuberanti nel 2025

Superblog fatturato potrebbe arrivare da 5 a 10 miliardi

Chi siamo e Cerrano

12:41 01:31

COMMENTA

Seguici anche su

Arrivano numeri ancora più sconcertanti per l'occupazione dell'automotive. Secondo i calcoli dell'Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, gli esuberanti nell'indotto potrebbero arrivare a 40 mila già nel 2025. L'anno prossimo ricavi in calo del 20%. Calo del fatturato potrebbe arrivare da 5 a 10 miliardi. L'Anfia fa appello al governo: più ammortizzatori sociali e fondi per tamponare i costi dell'energia.

Help e Faq

Info e contatti

Termini del servizio

Utilizzo dati e privacy

Cookie Policy



SORPRESE DI NATALE

Non si sa mai che si possano trovare tra

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto aziendali, aumenti solo per ordini dal 2025

Mobilità

L'emendamento in arrivo allenta la stretta. In trincea le associazioni di categoria

Marco Mobili

Si allenta la stretta sulle auto aziendali in uso promiscuo ai dipendenti. Con un emendamento del governo alla manovra, in arrivo oggi in Commissione Bilancio della Camera, viene introdotta una clausola di salvaguardia per far sì che l'aumento del costo chilometrico previsto dalla legge di bilancio in vigore dal 1° gennaio per le auto con motore termico e quelle ibride non penalizza chi è in attesa della consegna della vettura.

In particolare viene previsto che l'attuale sistema di calcolo del costo chilometrico per vetture concesse in uso ai dipendenti continui ad applicarsi ai lavoratori ai quali sono concessi veicoli aziendali dal 1° luglio 2020 al 31 dicem-

bre 2024 nonché ai dipendenti ai quali sono concessi veicoli nel primo semestre 2025 che risultano ordinati dai datori di lavoro entro il 31 dicembre 2024.

Contro la stretta sono intervenute ieri le associazioni Anfia (filiera dell'industria automobilistica) e Aniasa (autonoleggio e sharing mobility). «Premettendo la assoluta condivisione nell'adozione di misure indirette che supportino il mercato e la diffusione dei veicoli elettrificati - sottolineano - la definizione del nuovo regime proposto, evidenzia alcune incoerenze rispetto alla linea governativa sul tema della transizione della mobilità, ma soprattutto un aggravio economico importante a carico di oltre 1 milione di lavoratori dipendenti che rischia di frenare anche quella parte di mercato automotive che sta mantenendo in positivo le sue performance». E avvertono: «La nuova normativa rischia di rivelarsi semplicemente come una nuova tassa per i lavoratori dipendenti, categoria di contribuente già fortemente ed estremamente penalizzata».

RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Scudieri: «Un piano che funzioni»

Il presidente di Anfia Automotive: «Rivoluzione green troppo impattante, ecco perché in Puglia il cambiamento tecnologico è altamente rischioso»

Che il mercato dell'auto viaggi «a fari spenti» è ormai cosa ben nota, così come sembrano essere altrettanto note le cause che hanno provocato la crisi del settore automotive. Con un rischio concreto di un significativo impatto sociale: migliaia di posti di lavoro potrebbero saltare. Tutta colpa dell'elettrico e della transizione ecologica, oppure c'è altro? Paolo Scudieri, presidente di Anfia Automotive, approfondisce tutti i temi che riguardano il comparto tra sviluppi, criticità e previsioni.

Quali sono le cause di questa situazione?

«Direi che le cause sono molteplici e tutte concatenate tra loro. Da sei anni a questa parte, non faccio altro che ripetere le stesse cose, e cioè che puntare sulla monotecnologia dell'elettrico, con delle date così ravvicinate, è altamente rischioso. Anche per-

ché se una transizione così impattante, è realmente sentita, può essere pianificata correttamente nel tempo e ben declinata progettualmente. Se, invece, è imposta dall'alto, senza tener conto delle diverse necessità dei vari attori del mercato, diventa dannosa per tutto il sistema economico produttivo internazionale. In Italia, poi, il sistema produttivo è anche gravato da costi dell'energia che sono molto più alti, e parlo della mia esperienza diretta di imprenditore, rispetto ad altri paesi confinanti, penso, giusto per fare un esempio, alla Francia. A tutto questo va aggiunta l'impreparazione dell'industria europea, direttamente collegata alla mancanza delle materie prime necessarie a realizzare le batterie delle auto elettriche che, tra l'altro, necessitano di processi di raffinazione specifici. In-

somma, il quadro non è affatto semplice e ci resta poco tempo per agire».

Quali sono i principali numeri dell'automotive in Italia?

«Siamo nell'ordine di 70 miliardi di euro di gettito fiscale annuo e di oltre 1 milione di addetti, tra dipendenti diretti e indiretti dell'indotto considerando anche la rete dei servizi. Ecco perché, oltre al tema ambientale ed ecologico, ritengo ci sia un contenuto sociale molto forte, spesso sottovalutato. Quale contributo potrebbe dare il nostro paese per provare a invertire la rotta? Abbiamo know how ed expertise di elevatissimo spessore nell'utilizzo di tecnologie alternative, anch'esse egualmente propedeutiche alla neutralità tecnologica. Parliamo dell'opportunità di utilizzare combustibili come l'idrogeno e i biocarbu-

ranti, grazie ad aziende di fama mondiale come Eni e Snam. Ecco, questo potrebbe essere un modo graduale e più mediato di affrontare la necessaria transizione ambientale con minori emissioni di CO₂ nell'atmosfera».

Presidente Paolo Scudieri, per concludere: ed il mercato dell'auto?

«Vive un momento molto delicato, causato dalla grande incertezza che nasce dalla confusione che regna sovrana tra i consumatori. Una confusione che interessa chi vuole cambiare la propria auto perché c'è una gran paura di fare un investimento sbagliato. E tutto questo nonostante sia necessario svecchiare il parco circolante del paese che, occorre ricordarlo, è il più vetusto d'Europa. Mi riferisco ai milioni di auto con omologazioni Euro 0,1,2,3 e 4 che sono ancora in circolazione».

C.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il mercato dell'auto viaggia a rilento per i cambiamenti tecnologici legati all'ambiente e al green che sono destinati anche a rivoluzionare le aziende. Centinaia di operai attendono per il loro futuro



Il personaggio

Nella foto a sinistra l'imprenditore campano Paolo Scudieri che è alla guida Anfia Automotive. L'associazione segue il comparto dell'auto

BEV, PHEV, MHEV, TERMIC

MINI Cooper SE (BEV) - Prezzo da 28.900 € (IVA inclusa)
MINI Cooper PHEV (PHEV) - Prezzo da 38.900 € (IVA inclusa)
MINI Cooper S (MHEV) - Prezzo da 24.900 € (IVA inclusa)
MINI Cooper (Termic) - Prezzo da 21.900 € (IVA inclusa)

PEUGEOT E-3008 (BEV) - Prezzo da 34.900 € (IVA inclusa)
JEEP AVENGER (Termic) - Prezzo da 14.900 € (IVA inclusa)

AUTOCLUB GROUP

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Lo speciale

La gelata
del mercato auto
vendite ridotte
di un terzo

● da pagina 9 a pagina 15

IL MERCATO

L'inverno dell'auto

Novembre critico per le immatricolazioni, cali in tutte le province
Sempre più probabile che l'intero 2024 si chiuda con il segno meno

di **Massimiliano Sciuolo** ● alle pagine 12 e 13

IL MERCATO

Novembre critico vendite di auto calate di un terzo

Ancora un mese con il segno meno, sempre più probabile che l'anno
chiuda in perdita rispetto al 2023. Diminuzioni in tutte le province

di **Massimiliano Sciuolo**

Una volata fino all'ultimo veicolo: si annuncia così il mese di dicembre per il mercato dell'automobile in Piemonte. Anche novembre, infatti, ha segnato una brusca frenata nel numero di immatricolazioni sul territorio regionale: da 18.321 vetture immesse su strada si è scesi a 12.827. Quasi un terzo in meno, per una performance che va a sommarsi a quelle già ampiamente negative dei mesi precedenti. E che riduce il "vantag-

gio" del 2024 sul 2023 a una manciata di vetture.

Facendo la somma tra tutte le immatricolazioni nei primi undici mesi dell'anno, l'anno in corso non arriva a 152mila (151.942, per l'esattezza), mentre l'anno passato era arrivato a 147.709. Lo dicono i dati del ministero e dei Trasporti, elaborati da **Anfia**. Una rilevazione che, appunto, lascia aperta ancora l'incognita del mese di dicembre, ma visto l'andamento decisamente preoccupante del mercato auto, non ci sono molti motivi per pensare a un'improvvi-

sa inversione di tendenza, soprattutto alla luce delle difficoltà che sta incontrando il mercato dell'elettrico, mentre la crisi della domanda sta mettendo in difficoltà non soltanto Stellantis, ma anche colossi tedeschi come Volkswagen.

Insomma, difficilmente il 2024 riuscirà a fare meglio dell'anno precedente, segnando così un passo indietro che mette in serio dubbio il futuro dell'automotive in senso generale. Alle prese con le sfide e le incertezze delle transizioni: digitale e ambientale.

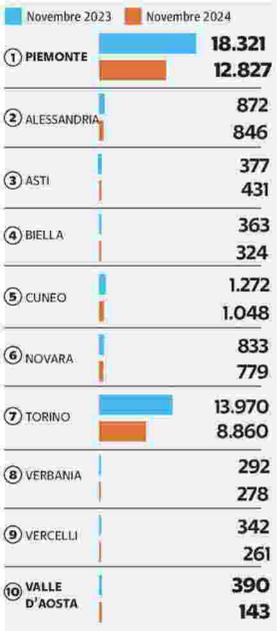
Ad accusare il calo più importante, nel corso del mese di novembre, è stata proprio la provincia di Torino: se nello stesso mese del 2023 il dato aveva sfiorato le 14mila unità immesse su strada, infatti, per il 2024 novembre ha rappresentato soltanto 8860 immatricolazioni. Ma se questa era la voce più rappresentativa all'interno del panorama regionale, non si può dire che le altre province abbiano fatto di meglio. Soltanto quella di Asti, infatti, è riuscita a migliorare il risultato di dodici mesi prima, arrivando a quota 431 immatricolazioni rispetto alle 377 dello stesso periodo di un anno prima. Tutte le altre hanno fatto peggio: cali di poche decine di unità, ma di certo un passo nella direzione sbagliata che non ha potuto che peggiorare il saldo complessivo. Alessandria scende da 872 a 846 veicoli, mentre Biella cala da 363 a 324 vetture immatricolate. Novara scende da 833 a 779, così come Vercelli (che passa da 342 a 261) e Vercelli, che passa da 292 a 278.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come accennato, al taglio del traguardo dell'undicesimo mese dell'anno, il saldo rispetto all'anno scorso vede ancora un bilancio positivo per il 2024, ma il margine si sta assottigliando a vista d'occhio. C'è una provincia, per esempio, che già fa peggio dell'anno precedente: è quella di Cuneo, che rispetto ai 14.324 esemplari immatricolati a novembre 2023 è già scesa a 12.568. Vantaggi risicati, invece, per territori come Vercelli (che da 3.315 sale a 3.476) e Biella (da 3.528 a 3.682). Anche Alessandria arranca, con 9611 immatricolazioni rispetto alle 9369 di un anno fa, mentre Asti vanta ancora un certo vantaggio: 4072 contro 3741. In attivo pure Novara (8881 contro 8266) e Verbania (3236 contro 2945). Anche Torino sembra avere un vantaggio difficile da intaccare: si trova a 106.416 vetture messe su strada contro le 102.221 di un anno fa. Ma la frenata prolungata di questi mesi non può lasciare tranquilli. E anche se si mantenesse un margine di miglioramento, questo non potrebbe mai cancellare dalle analisi una situazione di mercato estremamente problematica. Molto di-

penderà - anche in questo caso - dalle future decisioni che saranno prese in ambito Ue e dalle relative ripercussioni che si avranno sui produttori e sul mercato.

IL MERCATO DELL'AUTO A NOVEMBRE
Vetture immatricolate



LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA



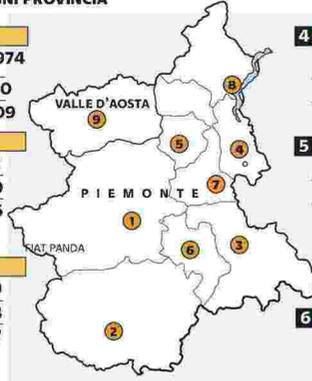
LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

1 TORINO

FIAT PANDA	1.974
Jeep AVENGER	610
ALFA ROMEO JUNIOR	509

2 CUNEO

FIAT PANDA	52
DACIA SANDERO	50
Jeep AVENGER	46



4 NOVARA

TOYOTA YARIS	38
DACIA SANDERO	32
FIAT PANDA	29

5 BIELLA

DACIA SANDERO	21
FIAT PANDA	21
Jeep AVENGER	13

6 ASTI

RENAULT AUSTRAL	67
DACIA SANDERO	26
Jeep AVENGER	23

7 VERCELLI

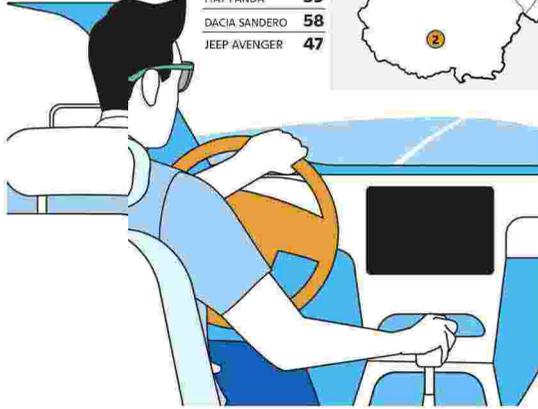
DACIA SANDERO	16
SUZUKI SWIFT	15
SUZUKI VITARA	11

8 VERBANIA

FIAT PANDA	13
SUZUKI SWIFT	13
Jeep AVENGER	10

9 AOSTA

PEUGEOT 208	79
MG MOTOR ZS	55
Jeep AVENGER	46



INFORMAGRAPHIC DI ROBERTO TOSCHER



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849