CONFINDUSTRIA
FOGGIA

Rassegna Stampa 24 aprile 2024

Il Sole 24 ORE

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO

l'Attacco.it

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO

Estratto del 24-APR-2024 pagina 10 /

SVILUPPO

I DATI MOVIMPRESE DEL I TRIMESTRE

MUTAZIONI

«Calano fortemente le imprese individuali (-1.248) e le società di persone (-177). Sono segnali di una trasformazione importante»

L'ECONOMISTA TRIGGIANI

«Le attività professionali, scientifiche e tecniche hanno un andamento vivace sul piano delle aperture»

Economia pugliese avanti, ma piano

La presidente di Unioncamere regionale Di Bisceglie: società di capitali +1,09%

MARISA INGROSSO

● Nel corso del primo trimestre dell'anno l'economia pugliese va avanti, ma piano. A livello complessivo, il saldo fra imprese nate e cessate è nell'ordine dello zero virgola (-0,10%), con la regione che fa meglio del Paese (-0,18%) e, soprattutto, evidenzia sia una promettente vivacità delle società più strutturate, le società di capitale, sia un tasso di crescita positivo nel Salento (+0,003).

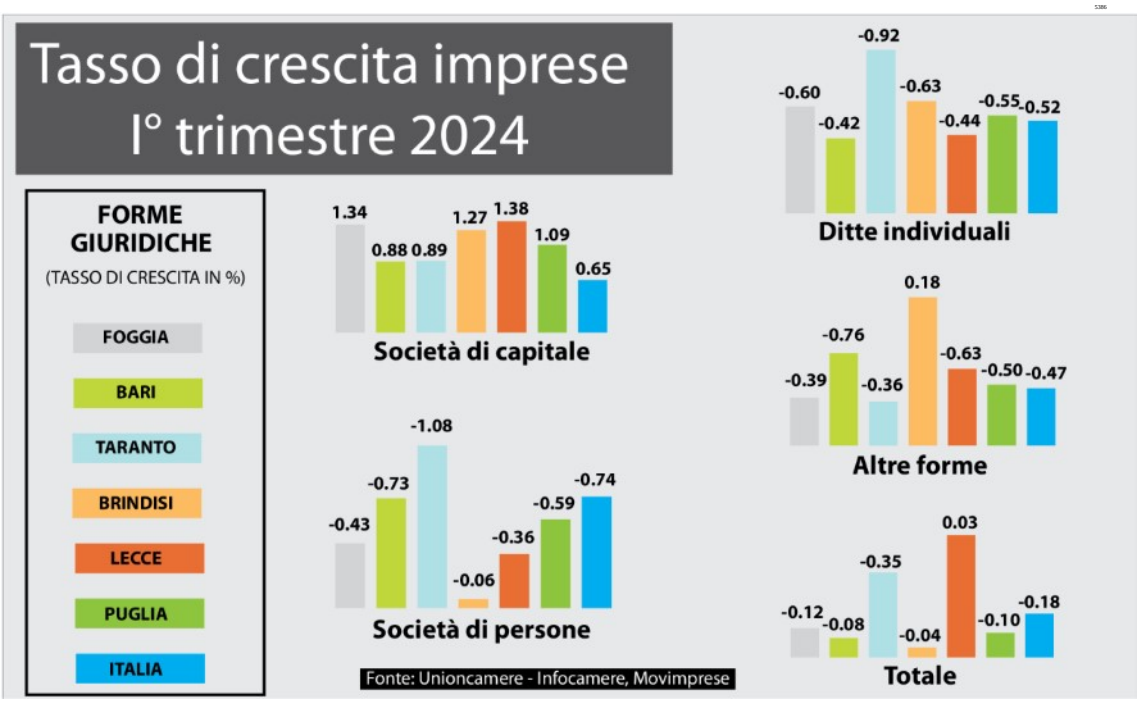
Le informazioni si ricavano dai dati Movimprese, l'analisi statistica trimestrale della nati-mortalità delle imprese condotta da InfoCamere, per conto di Unioncamere. E la presidente di Unioncamere Puglia, Luciana Di Bisceglie, commenta: «La Puglia nel primo trimestre del 2024 ha visto nascere 6.610 imprese, mentre le cancellazioni non d'ufficio sono state 6.981. Il saldo parla di -432 imprese (-0.10%). Questi numeri però vanno iscritti in un quadro. Passando dal microscopio dell'ultimo trimestre al grandangolo delle serie storiche, appare evidente una tendenza di lungo termine, che accomuna Puglia e intero Paese: dal 2009 ad oggi vi sono state sempre più cancellazioni che iscrizioni. Il sistema Paese e quello regionale, insomma, vanno verso una lenta concentrazione. Il solo periodo in cui si sono iscritte più imprese di quante se ne sono cancellate è stato il post-Covid (2021 e 2022), una sorta di "anno Mille" in cui ci siamo svegliati da un incubo ed è ripartita la macchina produttiva». «Personalmente però - conclude - vorrei guardare un altro dato, che mi sembra molto più significativo. Anziché concentrarci sui decimali, dovremmo guardare con attenzione le +1.139 società di capitali in un solo trimestre, che fanno segnare un +1,09%. Andiamo sempre più verso forme societarie articolate, mentre calano fortemente le imprese individuali (-1.248) e le società di persone (-177). Sono segnali di una trasformazione importante in atto».

L'economista Luigi Triggiani, che è segretario generale dell'Unione delle Camere di Commercio della Puglia, sottolinea poi che «le cessazioni si concentrano storicamente a fine anno e vengono lavorate dalle Camere di Commercio nel primo trimestre dell'anno successivo, per cui questi dati vanno letti con cautela». «Il -0.10% del tasso di crescita pugliese nel primo trimestre 2024 - aggiunge - ricalca quello del medesimo trimestre del 2023 (-0.11%). Siamo di fronte quindi a fenomeni ormai piuttosto stabili di trasformazione. Eviterei anche una lettura asettica dei dati sui settori. Facendolo troveremmo cali in agricoltura, commercio, manifatturiero; ma nel frattempo troveremmo quasi 1.900 "imprese non classificate" in più: sono attività aperte e in attesa di vedersi assegnare un codice ATECO ed è chiaro a tutti che potrebbero confermare o ridimensionare alcune letture». «Di sicuro - conclude Triggiani - possiamo solo dire che le attività professionali, scientifiche e tecniche nel primo trimestre hanno un andamento vivace sul piano delle aperture. Per valutare poi la salute complessiva di un sistema produttivo la natimortalità rivela qualcosa, ma servirà guardare anche l'occupazione, l'export, i bilanci, cosa che faremo certamente con i prossimi numeri del "Sismografo" di Unioncamere Puglia».

ingrosso@gazzettamezzogiorno.it

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO

Estratto del 24-APR-2024 pagina 10 /

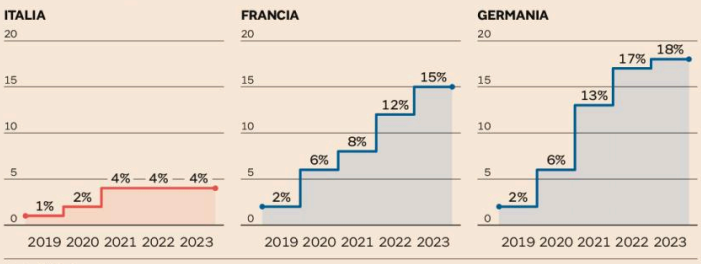


Auto elettrica, frena la crescita in Europa: stime riviste al ribasso

AlixPartners. Per il Global Automotive Outlook la tendenza è comune: in Italia dal 2021 l'incidenza dei veicoli Bev è rimasta stabile al 4%

La frenata dell'auto elettrica

Quota di mercato di veicoli BEV



Fonte: AlixPartners

Alberto Annicchiarico

Nel 2024 il mercato globale dell'auto dovrebbe recuperare i volumi pre-Covid (+3% e 89 milioni di veicoli attesi) soprattutto grazie alla Cina, primo mercato per volumi (26 milioni di veicoli nel 2023, +6% rispetto al 2022) e primo esportatore al mondo. Intanto, però, l'auto elettrica in Europa schiaccia il pedale del freno. La crescita della quota di mercato si è appiattita nei principali mercati del Vecchio continente. È quanto emerge dall'aggiornamento infra-annuale del Global Automotive Outlook di AlixPartners, che conferma come la domanda aumenti con tassi inferiori alle attese.

Una percentuale minima di aumento si registra in Germania, dove si è passati dal 17 al 18% tra il 2022 e l'anno scorso. La frenata è evidente anche nel Regno Unito (crescita zero tra il 2022 e il 2023), in Francia e persino in Scandinavia (Danimarca, Norvegia, Svezia), dove la crescita in doppia cifra tra il 2020 e il 2022, si è ridimensionata al +4%. In Italia, invece dal 2021 l'incidenza dei veicoli a batteria sulle nuove immatricolazioni è stabile al 4%. Quindi, crescita zero.

La spia rossa è il grado di interesse dei consumatori. AlixPartners ha presentato un sondaggio da cui emerge che la percentuale di clienti orientati all'acquisto di un Bev come prossima auto è in calo ovunque tranne che in Cina (in crescita dal 73% al 97% tra il 2019 e il 2024). Negli Stati Uniti è passata dal 14% al 35% nel 2021 ma poi si è stabilizzata. In Europa dal 19% al 43%, ma era al 42% già tre anni fa. In Italia è addirittura scesa dal 53% al 48% tra il 2021 e il 2024. In più per i consumatori la scelta tra auto occidentale o cinese si decide su prezzo, performance e stile, fattori in cui le auto del Dragone sono già molto competitive.

«Tutti i grandi costruttori hanno una gamma elettrificata disponibile, ed è previsto che ulteriori 616 miliardi di dollari saranno investiti entro il 2027, ma al contempo l'industria ha assunto un atteggiamento attendista in ragione di una domanda di Bev debole, ancora legata agli incentivi, e una prospettiva incerta sulla effettiva tenuta della regolamentazione che impone lo stop ai motori termici dal 2035» nell'Ue, ha commentato Dario Duse, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners. Secondo Duse «la sostenibilità ambientale dell'elettrico per i costruttori occidentali oggi non ha ancora un riscontro in termini di domanda e di sostenibilità economica e finanziaria».

> **Per il mercato la scelta fra auto occidentale o cinese è decisa da tre fattori: prezzo, performance e stile**

Le conseguenze per le case costruttrici sono evidenti: il brand Volkswagen, per esempio, ha limitato la produzione sulla linea ID nel corso del 2023 in alcuni siti produttivi, Tesla ha avuto un netto calo di produzione (8,5%) nel primo trimestre del 2024. Lo stesso vale per Polestar (di proprietà della cinese Geely) che addirittura ipotizza tagli del 15%.

Secondo AlixPartners, l'elettrico, gravato da costi superiori alle pari versioni con motore a combustione interna (Ice), continua anche ad avere volumi produttivi per piattaforma e modello di gran lunga inferiori alle pari versioni Ice. Di qui una maggiore difficoltà nella capacità di assorbimento dei costi fissi. Le partnership volte a condividere tecnologie e piattaforme potrebbero rappresentare un punto di svolta, generando sinergie di acquisto nell'ordine dell'8-10% al raddoppio dei volumi, oltre a sinergie multimilionarie sui costi fissi legati a sviluppo del prodotto e assets produttivi. Non a caso tre casi recenti riguardano accordi tra produttori europei e cinesi: Stellantis con Leapmotor, Mercedes-Benz con BYD per il brand premium Denza e Volkswagen con Xpeng.

AlixPartners ha dedicato un focus anche all'Italia, dove la transizione elettrica porrebbe un rischio per i componentisti italiani di 7 miliardi di perdita di valore al 2030 e 40mila posti di lavoro in potenziale esubero. «Queste perturbazioni - ha detto Fabrizio Mercurio, director Automotive della società di consulenza globale - potrebbero gravare pesantemente sulla filiera in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di stress finanziario». Ad una strategia nazionale di sviluppo per indirizzare i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione, ha lavorato il tavolo coordinato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) con Anfia, AlixPartners, Stellantis, sindacati e Regioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROSPETTIVE

Nel futuro più partnership mirate

AlixPartners ha sempre sostenuto che alla selezione darwiniana dei prossimi anni i costruttori automobilistici potranno sopravvivere attraverso un processo di consolidamento. Con un'Europa debole su costi e materie prime si rischia di subirlo, questo processo?

«Potrebbero esserci - risponde Dario Duse, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners - alcuni costruttori "target". Ma dubito, per esempio, che Toyota abbia intenzioni. Quanto ai cinesi hanno da gestire il consolidamento nel loro mercato e sono mediamente più piccoli. Ritengo più probabile e fattibile la partnership mirata, rispetto al *full* M&A, che è estremamente complesso. Come complesse sono le sinergie utili per un ritorno. È un lavoro lungo, oneroso e non semplice, soprattutto tra player che hanno culture diverse, fusi orari, lingua, abitudini, processi diversi». Niente guerre di conquista, quindi? «Ritengo più probabile che si lavori su partecipazioni mirate, come Mercedes con BYD (entro la fine dell'anno potrebbe essere lanciato in jv un veicolo premium con il marchio Denza, brand di BYD, ndr) o Stellantis con Leapmotor, che poi possono o meno dare accesso a tecnologie. I benefici sarebbero sia in Cina che in Europa. E vedo forse ancora di più una logica di condivisione delle piattaforme perché soprattutto per l'elettrico l'architettura del veicolo è più semplice.

—**Al.An.**



DARIO DUSE
Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Investimenti al raddoppio per la transizione green

Ambiente

Stime Confindustria e Deloitte: va aumentata la spesa a 4,3 miliardi l'anno

Da Ros: «Decisive le sinergie tra pubblico e privato» Pompei: «Leadership al G7»

Nicoletta Picchio

Per raggiungere il traguardo di zero emissioni nette entro il 2050 è necessario un aumento fino a 4,3 miliardi di dollari degli investimenti annuali in energia pulita entro il 2030, rispetto al tasso attuale di 1,8 miliardi di dollari.

Più investimenti, più collaborazione tra pubblico e privato, più convergenza tra le politiche industriali dei paesi del B7 per una transizione verde in grado di coniugare sostenibilità e competitività: sono queste le priorità per il G7 indicate nel B7 Flash, la nota di Confindustria e Deloitte elaborata in occasione dell'evento B7 "G7 Industry stakeholders Conference" in programma a Torino il 28 aprile e della riunione ministeriale G7 su "Energia, ambiente e clima" in agenda il 28, 29 e 30 nel capoluogo piemontese.

La Cop 28 di Dubai a fine 2023 ha visto rafforzare l'impegno nel ridurre le emissioni globali di gas serra. Ma i progressi non sono sufficienti per evitare un aumento delle temperature oltre il limite critico di 1,5°C dell'accordo di Parigi. Questo rende essenziale un'accelerazione nella transizione energetica, che, seppur necessaria, comporta rischi per la competitività delle economie del G7, specialmente nel settore industriale, fortemente esposto alla competizione globale.

Tra i principali svantaggi competitivi c'è il costo delle emissioni di gas serra nel G7 rispetto a paesi che non hanno ancora adottato efficaci politiche di sostenibilità: il prezzo europeo delle quote di emissione del gas serra nel 2023 è stato dieci volte superiore al prezzo cinese. I costi elevati dell'energia elettrica costituiscono un onere ulteriore, specie per le aziende e i consumatori europei, che sostengono prezzi tra i più alti a livello internazionale, doppi rispetto al mercato cinese.

Un altro aspetto da considerare è il valore degli stranded assets, dovuto all'obsolescenza anticipata delle infrastrutture energetiche delle fonti fossili. Inoltre va considerato il fattore di rischio legato al sostanziale controllo cinese delle supply chain coinvolte nella transizione energetica, con quote che vanno da circa l'80% per il fotovoltaico al 65% per le batterie, con la prospettiva di passare dalla dipendenza storica del nostro sistema energetico dai combustibili fossili a quella per l'approvvigionamento delle tecnologie verdi.

Occorre quindi un aumento significativo degli investimenti pubblici e privati, regolamentati da politiche pubbliche convergenti tra i paesi del G7. Su questo aspetto si sofferma la vice presidente di Confindustria per Ambiente, Sostenibilità e Cultura, Katia Da Ros: «È fondamentale creare sinergie tra pubblico e privato, la conferenza di Torino rappresenta un'opportunità unica per discutere e delineare strategie efficaci per trasformare la transizione economica in una grande opportunità di innovazione e sviluppo competitivo». Per Fabio Pompei, ceo di Deloitte Italia «i paesi del G7 sono in una posizione privilegiata per guidare il cambiamento. Una leadership politica a livello del G7, coesa e lungimirante, è indispensabile per accelerare la transizione e garantire un avvenire economicamente prospero».

Tra i protagonisti, Siram Veolia che, come dice la ceo Emanuela Trentin, mette a disposizione soluzioni di efficientamento energetico, produzione locale di energia rinnovabile e una grande esperienza nel settore: «Siamo orgogliosi di partecipare a questo percorso, per contribuire ad imprimere una forte accelerazione verso Net Zero entro il 2050».

© RIPRODUZIONE RISERVATA