

Target Market Basic

Informazioni e aggiornamenti per le aziende che operano con l'estero



12 giugno 2020

Beni industriali

Introduzione

Per essere più vicini alle imprese nella fase più delicata dei loro processi di internazionalizzazione, ossia quando diviene centrale raccogliere informazioni il più possibile aggiornate e raffinate per definire accuratamente le proprie strategie commerciali per l'estero, proponiamo in una nuova formula il nostro servizio di orientamento ai mercati esteri **Target Market Basic**.

Articoli di approfondimento, brevi analisi Paese, opportunità di collaborazione, novità dalle istituzioni, appuntamenti, tutte raccolte in un'unica nota informativa che alterna ogni quindici giorni un focus dedicato al mondo dei beni di consumo a uno dedicato ai beni industriali.

A cura del Settore Sviluppo competitività e internazionalizzazione.

Indice

Focus COVID-19: impatto sull'economia globale.....	pg. 2
Focus Automotive: Impatto del COVID-19 sull'industria Automotive.....	pg. 6
Novità dal mondo delle istituzioni.....	pg. 15
Progetti e servizi per la promozione delle imprese.....	pg. 17
Appuntamenti.....	pg. 18
Opportunità di collaborazione dall'estero.....	pg. 19
I servizi della Camera di commercio di Torino "export on-line".....	pg. 22



Partnership Italia-Cina: Covid-19 ha ampliato le possibilità di collaborazione e scambio tecnologico

Il COVID-19 non ha rappresentato uno stop alla collaborazione tra PMI Italiane e importanti aziende cinesi, soprattutto sui temi legati alla mobilità.

Nell'anno del 50esimo anniversario della partnership, il lockdown ha rappresentato un'occasione per accrescere le possibilità di collaborazione e scambio tra il Cluster Tecnologico Nazionale dei Trasporti e la Cina.

Durante i mesi di stop – spiega il Presidente Enrico Pisino alla Città della Scienza, Centro Internazionale per il Trasferimento Tecnologico Casa Cina – le attività pianificate sono continuate a distanza.

Sono stati poi affrontati alcuni temi specifici della pandemia come ad esempio le tecnologie per realizzare in automatico o in remoto operazioni di sanificazione di ambienti aperto o chiusi come ospedali, scuole ma anche autobus e automobili.

Siamo venuti a conoscenza di sviluppi recenti nel campo dei rover per la disinfestazione a guida remota o autonoma di assoluta frontiera tecnologica. Robot in grado di realizzare e certificare la pulizia e la sanificazione di ambienti con una moltitudine di tecnologie ciascuna adatta ai diversi contesti (scuole, ospedali, aeroporti, piazze, giardini, strade, ecc.).

La collaborazione con altri Paesi riveste per noi un ruolo fondamentale. Guardare a Paesi che oggettivamente sul fronte tecnologico sono un passo avanti all'Italia e continuano a investire è d'obbligo per garantire un sano sviluppo del nostro ecosistema e del nostro paese. Quindi ad esempio dovremmo fare molta attenzione al tema della produzione di componenti e garantire sia la filiera della conoscenza sia quella produttiva.

Per noi la Cina rappresenta sicuramente uno dei modelli più interessanti nell'ambito della mobilità sostenibile e della digitalizzazione.

L'impatto del COVID-19 per il settore dei trasporti è stato drammaticamente devastante così come per molti altri comparti industriali. Gli effetti economici e le ripercussioni finanziarie di questa crisi su un comparto mediamente caratterizzato da utili molto limitati e grandi investimenti, sono facili da intuire.

Eravamo, e uso l'imperfetto perché il post COVID è ancora tutto da definire, in una fase di grande trasformazione e di importanti investimenti già pianificati. Basti pensare alle strategie legate al comparto auto con la transizione all'elettrico per lo sviluppo di una mobilità connessa e intermodale, per lo sviluppo del veicolo a guida autonoma. Credo fermamente che questi investimenti saranno ripianificati alla luce delle ferite e delle azioni di sostegno concrete che saranno messe in campo dai governi e per quanto ci riguarda dall'Italia.

Auspico l'attenzione per un settore non solo tra i più rilevanti da un punto di vista economico e sociale ma tra i più importanti se non il più importante dal punto di vista tecnologico e quindi strategico per il Paese.

Il settore dei Trasporti dovrà essere ripensato con un approccio di sistema che consideri un bilancio tra pubblico e privato e tra le differenti modalità che garantisca una maggiore resilienza della mobilità.

È necessario innanzitutto rilanciare il mercato e poi impegnarsi in un grande progetto di investimento per una mobilità sostenibile e digitale basata su nuove infrastrutture digitali e sul re-engineering dei processi e dei servizi.

Poi ci saranno alcuni temi specifici legati a una maggiore sensibilità dei clienti al benessere come conseguenza di questa pandemia. Ad esempio la qualità e la salubrità dell'aria dell'abitacolo di veicoli (auto, autobus, treni, etc.) richiederà lo sviluppo di filtri innovativi o di nuovi sistemi di sanificazione dell'aria e degli interni.

Certamente occorre sviluppare nuovi servizi per rendere sempre di più accattivante l'uso dei mezzi di trasporto pubblico o della mobilità leggera. Questo non ricorrendo a un contributo a fondo perduto ma sviluppando servizi che garantiscono la sicurezza e la salute dei cittadini.

L'emergenza non ha fermato le attività del Cluster Tecnologico Nazionale dei Trasporti. Insieme ai suoi associati – sottolinea il Presidente – ha continuato il lavoro di informazione e networking finalizzato a supportare i diversi ambiti, dall'automotive al navale, dall'ITS al ferroviario sfruttando appieno lo smart working.

E così come si fa nelle gare di Formula 1 quando si è in regime di safety car, ne abbiamo approfittato per pianificare la ripartenza e le attività del prossimo triennio. Finalmente siamo nelle condizioni di poterlo fare grazie allo sblocco dei co-finanziamenti previsti dal Ministero della Ricerca ma soprattutto grazie all'impegno del Team operativo coordinato dal Segretario Generale Lucio Sabbatini.

Leggi l'articolo completo su: <http://www.clustertrasporti.it/partnership-italia-cina-pisino-covid-19-ha-ampliato-le-possibilita-di-collaborazione-e-scambio-tecnologico/>.

Fonte: Associazione Cluster Trasporti Italia (maggio 2020)

Tre virus contagiano l'economia iraniana

Era il 19 febbraio quando l'Iran ha annunciato il suo primo caso di coronavirus. Da allora il contagio è cresciuto fino a rendere il paese uno dei principali epicentri della pandemia, con più di 100.000 casi registrati a metà maggio.

Oggi, la crisi da coronavirus si somma alla grave crisi economica che il paese attraversa ormai da più di un anno a causa delle sanzioni e altre misure restrittive introdotte dagli Stati Uniti nell'ambito della loro campagna di "massima pressione" verso Teheran.

Questa situazione è stata ciò che ha plasmato la risposta delle istituzioni iraniane alla pandemia. Contro le raccomandazioni delle stesse autorità sanitarie del paese, il governo di Hassan Rouhani ha optato infatti per l'imposizione di un lockdown solo parziale, allo scopo di non infliggere un danno eccessivo all'economia.

Sono state prese anche misure come la chiusura delle scuole e l'invito al distanziamento sociale, oltre che la chiusura dei luoghi di culto. Proprio in risposta a quest'ultima misura sono scoppiate però proteste da parte degli ambienti religiosi più radicali, mentre nelle ultime settimane sono state messe in atto forme di celebrazione religiosa alternative, come ad esempio celebrazioni nel formato del drive-in.

Più in generale, la strategia adottata dalle istituzioni è stata quella di "gestione del disordine": un approccio di laissez faire al vertice, mentre una risposta decisa all'epidemia è nata dal basso, con Ong, società civile, fondazioni caritatevoli e comitati cittadini impegnati da una parte a sensibilizzare l'opinione pubblica circa le misure igieniche e i comportamenti sociali da tenere, e a fornire dall'altra una risposta pratica tramite la distribuzione di mascherine e altri dispositivi di protezione individuale.

A incidere sulla capacità di risposta iraniana sono state però anche le sanzioni. Già in tempi pre-pandemia il pesante regime sanzionatorio al quale è sottoposto l'Iran incideva in maniera significativa sulla capacità del paese di garantire la sicurezza sanitaria dei propri cittadini, precludendo l'accesso a quei prodotti medicali e dispositivi di sicurezza reperibili solo sul mercato internazionale.

La condizione di isolamento finanziario nella quale si trova Teheran rende infatti complicato effettuare qualsiasi tipo di transazione, anche quelle aventi come oggetto beni formalmente esenti da sanzioni, come appunto le medicine e i dispositivi sanitari. Durante la crisi da coronavirus, il governo iraniano ha fatto appello agli Stati Uniti affinché sospendessero le sanzioni, ma non si sono registrate aperture in questo senso da parte di Washington, che negli ultimi mesi ha invece imposto ulteriori misure restrittive nei confronti di Teheran. Anche gli strumenti europeo (INSTEX) e svizzero (SHTA) di sostegno al commercio umanitario con l'Iran si sono rivelati poco efficaci – hanno gestito una sola transazione ciascuno – a causa delle pressioni del Tesoro USA.

Nel settore medicale dunque l'Iran ha messo in atto la dottrina dell'autosufficienza. In campo sanitario, ciò sta avvenendo attraverso l'aumento della produzione interna dei dispositivi medici non accessibili sul mercato internazionale, come kit per i test, respiratori e dispositivi di protezione individuale.

Tuttavia, le conseguenze – soprattutto economiche – della pandemia rischiano di essere assai pesanti per un paese dal quadro economico già fortemente compromesso. Alla fine di marzo il presidente Rouhani ha annunciato che circa il 20% del budget per l'anno corrente verrà utilizzato per la risposta al coronavirus, ma le casse dello stato attraversano una pesante crisi di liquidità, alla quale si aggiunge l'ulteriore criticità causata dal crollo del prezzo del petrolio: il prezzo di break-even per il bilancio iraniano è di 50 dollari al barile, ben più alto del prezzo attuale.

Il budget 2020/2021, approvato lo scorso febbraio (l'anno fiscale iraniano va da marzo a marzo), prevedeva rendite petrolifere per 10 miliardi di dollari, ma alla luce del ribasso del prezzo del greggio la somma più probabile è di circa la metà, 5 miliardi. Alla luce di tutto ciò, si prefigura un ampio deficit di bilancio, di fronte al quale il governo ha finora risposto prelevando 1,1 miliardi di dollari dal Fondo di sviluppo nazionale (National Development Fund, NDF), il fondo in cui viene depositata parte della rendita petrolifera, da utilizzare per fare fronte a momenti di shock.

Il governo iraniano ha poi chiesto alla comunità internazionale di poter avere accesso alle proprie riserve in valuta estera depositate in banche fuori dal paese, ma anche in questo caso l'amministrazione Trump ha finora impedito che ciò possa accadere.

Per esempio, la banca sudcoreana Woori ha recentemente rifiutato di dare esecuzione a una lettera di credito del valore di 5,3 miliardi di Won (4,1 milioni di dollari) da parte della banca iraniana Keshavarzi, che intendeva utilizzare la somma per l'acquisto di kit per i test del coronavirus. La somma depositata presso la banca Woori è parte delle riserve iraniane denominate in Won detenute nelle banche sudcoreane, che corrispondono ai pagamenti effettuati negli anni dalla Corea del Sud per l'acquisto di petrolio iraniano. Seul non avrebbe però ricevuto il permesso da parte dell'amministrazione Trump di compiere la transazione – nonostante le esenzioni che teoricamente si applicano al commercio di beni sanitari e umanitari – e non ha potuto pertanto portare a termine la transazione.

Anche l'accesso a prestiti sul mercato finanziario internazionale sembra essere precluso: l'Iran ha presentato richiesta di un prestito per il valore di 5 miliardi di dollari al Fondo Monetario Internazionale per poter fare fronte all'esigenza, ma sulla decisione del board FMI incombe la minaccia di veto da parte degli Stati Uniti, che si sono espressi in senso contrario alla concessione del prestito. Reperire liquidità è cruciale per il governo di Hassan Rouhani per poter implementare quel programma di aiuti straordinari verso i 3 milioni di famiglie iraniane più duramente colpite dalla crisi economica causata dal coronavirus.

In conclusione, la pandemia di coronavirus è destinata a lasciare un'impronta profonda sull'economia iraniana. Come un paziente con condizioni pregresse, la capacità di risposta del paese è minata da una situazione di fragilità preesistente, un quadro economico pesantemente compromesso da sanzioni e problemi strutturali. Se la ripresa sarà particolarmente difficile anche per le economie più avanzate, per l'Iran alle condizioni attuali rischia di diventare ancora più problematica e di esporre il paese a un rischio di destabilizzazione le cui conseguenze sarebbero disastrose per l'intera regione.

Leggi l'articolo completo su: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/tre-virus-contagiano-leconomia-iraniana-26225>.

Iran-Cina: Relazioni a prova di pandemia

La diffusione della pandemia in Iran ha dato vita a un vivace dibattito all'interno del paese sulle relazioni tra Teheran e Pechino.

La Cina rappresenta per l'Iran il principale partner economico e commerciale, oltre che un importante sponda politica e diplomatica presso il Consiglio di sicurezza ONU.

Questa relazione si è intensificata negli ultimi anni a causa dell'isolamento economico e diplomatico iraniano causato dalle sanzioni USA, e i due paesi fanno fronte comune nel denunciare l'unilateralismo statunitense, marchio distintivo dell'amministrazione Trump.

Il progressivo diffondersi del coronavirus da Wuhan al mondo intero, e il fatto che l'Iran sia diventato uno dei principali epicentri della pandemia, hanno portato alcune personalità della vita politica iraniana a invocare da parte del governo iraniano una condanna decisa dell'iniziale silenzio cinese circa quanto era in corso a Wuhan.

Shahruz Barzegar Kalashani, membro del Comitato affari esteri del parlamento iraniano, per esempio, ha denunciato la mancata condanna iraniana verso Pechino e la decisione di non interrompere i voli di collegamento tra i due paesi, attribuendola all'eccessiva dipendenza iraniana dalla Cina e al timore di ripercussioni che avrebbero potuto portare Teheran a perdere un partner per lei fondamentale.

Kianush Jahan, portavoce del ministro della Salute, ha poi criticato i dati sul contagio diffusi dalla Cina, giudicandoli non attendibili. Anche in Iran, insomma, è in corso un dibattito su ruolo e responsabilità cinesi analogo a quello in corso in diversi altri paesi del mondo. Il governo, però, mantiene sulla questione un religioso silenzio: sintomo e conferma della relazione di dipendenza che lega Teheran a Pechino.

Leggi l'articolo completo su: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/iran-watch-il-gigante-marcia-tra-europa-e-asia-26231>.

Fonte: Annalisa Perteghella, ISPI (20 maggio 2020)



Introduzione

Il Coronavirus (COVID-19) ha provocato un forte shock per l'intera supply chain globale.

Nel lungo periodo, le aziende dovranno affrontare un forte calo della domanda ed una lenta ripresa dei volumi di produzione.

Questo briefing analizza l'impatto del COVID-19 sulla produzione automotive, sui potenziali sviluppi futuri della supply chain e sulle vendite di nuove automobili.

In generale, dal lato dell'offerta, la chiusura di intere linee di produzione ha disgregato la supply chain a livello globale, creando ampie criticità tra i fornitori:

- Limitate capacità di approvvigionamento a causa della disgregazione della filiera;
- Assoluta necessità di maggiore flessibilità nel breve periodo per far fronte alla situazione contingente;
- Impatto sulle imprese innovative, in quanto le case automobilistiche hanno dovuto tagliare i budget in Ricerca e Sviluppo.

Dal lato della domanda, la debole ripresa economica ed il mutamento repentino dei consumi hanno indotto cambi strutturali da parte della domanda:

- Il mutamento nelle preferenze dei consumatori sarà un cambio al lungo termine;
- L'avversione per il trasporto pubblico per il timore di contagi, cambierà nuovamente il concetto di mobilità;
- I consumatori tenderanno a preferire sempre di più i veicoli elettrici.

Lento recupero della produzione dell'industria automobilistica

Si prevede che il valore della produzione dell'industria automobilistica globale diminuirà del 3,4% nel 2020 per raggiungere i 4,6 trilioni di dollari. Lo scenario di partenza ad oggi prevede che l'industria possa iniziare a riprendersi nel 2021.

L'industria automobilistica ha inizialmente avuto un vero e proprio shock dovuto all'emergenza COVID-19, che ha interrotto le catene di approvvigionamento e la loro produzione, e alla fine è stata costretta a fermare completamente la produzione a causa delle misure governative, a vario titolo restrittive.

In totale, si stima che i volumi globali di produzione automobilistica nel primo trimestre 2020 siano diminuiti di 5,9 milioni di unità proprio a causa dell'arresto della produzione.

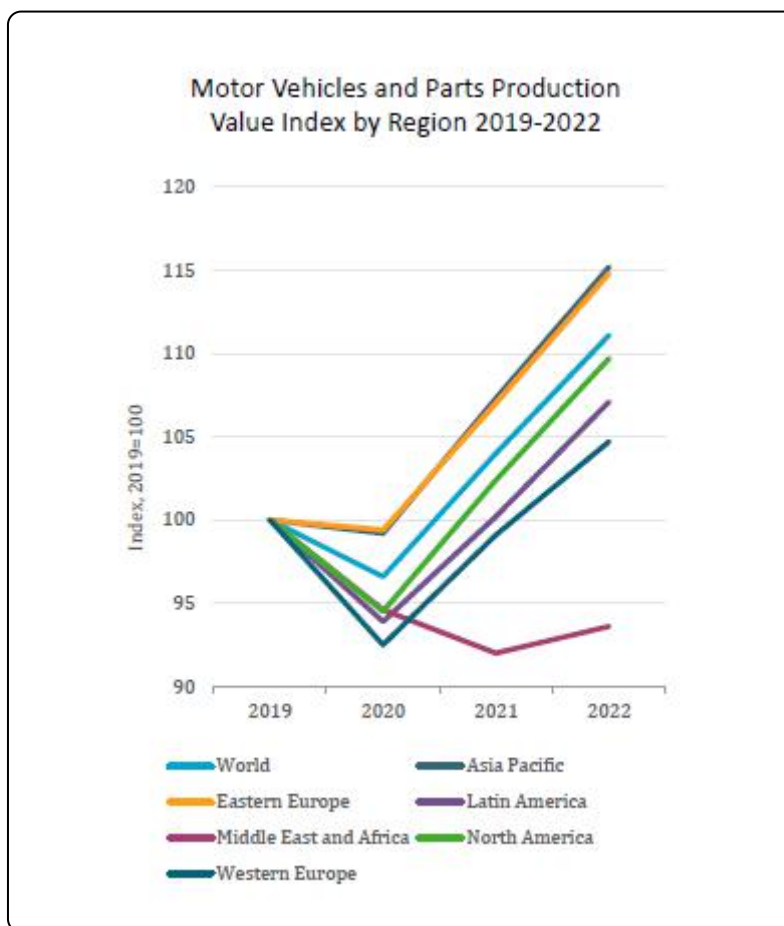
Anche se le case automobilistiche stanno riprendendo gradualmente la loro attività, è probabile che il recupero sia più lento a causa delle interruzioni nella supply chain.

È probabile che le case automobilistiche continueranno a soffrire la mancanza di componenti critici fino al quarto trimestre 2020, quando i fornitori dovrebbero essere in grado di fronteggiare i problemi di infrastrutture, trasporto e sicurezza dei dipendenti.

Inoltre, ci vorrà del tempo prima che le case automobilistiche siano in grado di ripristinare sufficienti livelli inventariali.

Attualmente infatti, i concessionari auto stanno facendo fronte a carenze di scorte a magazzino, che danneggerebbero comunque le vendite anche nel caso in cui la domanda dei consumatori si riprendesse velocemente.

I mercati più sviluppati riprenderanno la produzione più rapidamente



È probabile che la ripresa nella produzione automotiva non sia uniforme.

L'Asia dovrebbe essere la regione con le migliori prestazioni in termini di produzione automobilistica nel 2020 e potrebbe essersi completamente ripresa dallo shock COVID-19 verso la fine dell'anno. In gran parte ciò è dovuto a una ripresa della produzione e della domanda più rapida del previsto in Cina, che rimane il motore principale di crescita della regione.

Inoltre, si prevede che i produttori giapponesi e sudcoreani trarranno beneficio da situazioni di salute relativamente buone nei loro paesi e, a loro volta, da minori interruzioni delle loro catene di approvvigionamento.

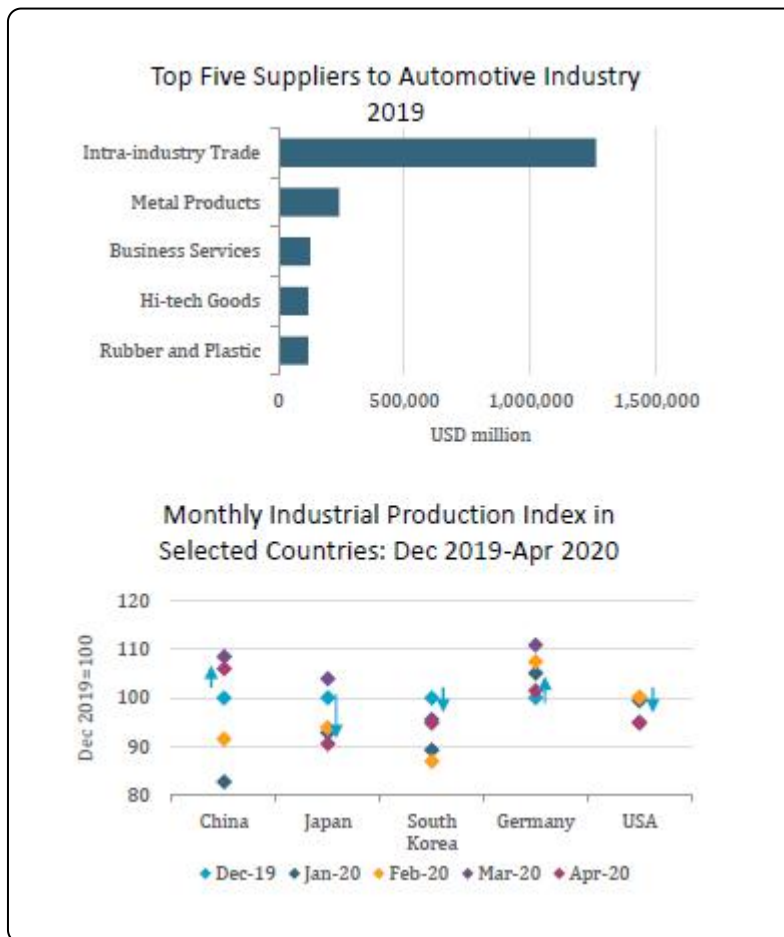
I produttori dell'Europa occidentale e del Nord America potrebbero dover fronteggiare una ripresa rallentata e raggiungere i livelli di produzione del 2019 solo nel 2021.

I blocchi di produzione nel primo trimestre 2020 continueranno ad impattare sulle catene di approvvigionamento per l'intero anno, anche se la pressione sui dispositivi sanitari dovrebbe man mano ridursi ed i programmi di incentivi economici potrebbero contribuire a ripristinare gradualmente la fiducia dei consumatori e la domanda B2B nel 2021.

D'altra parte, si prevede che la produzione di auto in regioni emergenti come l'America Latina e l'Africa subirà il colpo più duro e sarà la più lenta a riprendersi. Il calo dei prezzi delle materie prime all'esportazione e la crisi sanitaria in atto sono infatti destinati a danneggiare il reddito dei consumatori, ritardando così la ripresa dell'industria automobilistica.

La supply chain necessita un supporto a 360 gradi

Il commercio intra-industriale (vale a dire le vendite di ricambi e componenti auto) rappresenta il costo B2B maggiore nel settore automobilistico, per un totale di oltre 1,2 trilioni di dollari a livello globale nel 2019.



Nonostante il riavvio graduale della produzione, rimangono molte interruzioni nelle catene di approvvigionamento, e la produzione industriale worldwide rimane al di sotto delle medie storiche.

A causa della complessa struttura della supply chain e della consegna just-in-time, il riavvio della produzione di ricambi auto si dimostra complesso e dispendioso in termini di capitale, e richiederà tempo a causa della necessità di sincronizzare le operazioni di produzione.

Le difficoltà sono particolarmente evidenti per i piccoli fornitori di livello 2 e 3 che non dispongono di risorse finanziarie per aumentare rapidamente la produzione, pertanto il supporto da parte di OEM e del governo giocherà un ruolo importante.

I potenziali rischi per la salute dei lavoratori e le relative misure di distanziamento sociale impatteranno anche sulla ripresa della supply chain automotive. Ciò significa che i fornitori dovranno operare con meno lavoratori per turno, influenzando così a loro volta i volumi di produzione.

Si prevede che i maggiori produttori possano valutare un aumento di investimenti in strumenti di automazione della produzione, in quanto ciò contribuirebbe ad aumentare la produzione stessa senza mettere a rischio i dipendenti.

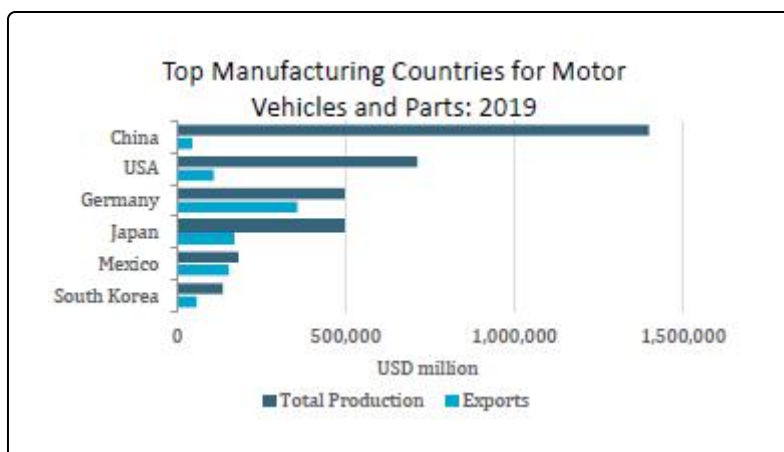
Le supply chain del futuro diventeranno più flessibili

L'attuale crisi e la conseguente interruzione delle catene di approvvigionamento hanno mostrato la vulnerabilità e i rischi dell'attuale modello di approvvigionamento di componenti nell'industria automobilistica.

L'attuale supply chain si basa fortemente su grandi fornitori in grado di supportare l'ottenimento di economie di scala, tuttavia il blocco iniziale della produzione in Cina ha dimostrato che ciò può avere un effetto domino su tutta la rete di produzione a livello globale.

Le aziende automobilistiche stanno, quindi, cercando di ridurre l'eccessiva dipendenza dai suddetti grandi fornitori, mirando ad implementare strategie a doppio approvvigionamento dei componenti critici.

Ciò renderebbe più flessibili le catene di approvvigionamento e faciliterebbe lo spostamento della produzione tra gli impianti in caso di emergenza.



Nei prossimi 2-3 anni, le aziende automobilistiche dovrebbero accelerare gli investimenti in automazione e ridimensionare parte della produzione dall'Asia.

Si prevede che gli Stati Uniti, il Messico e i paesi dell'Europa orientale trarranno maggiori benefici poiché i maggiori produttori di automobili mireranno a rafforzare le loro catene di approvvigionamento in Nord America ed Europa e ad essere più vicini ai consumatori finali in questi mercati.

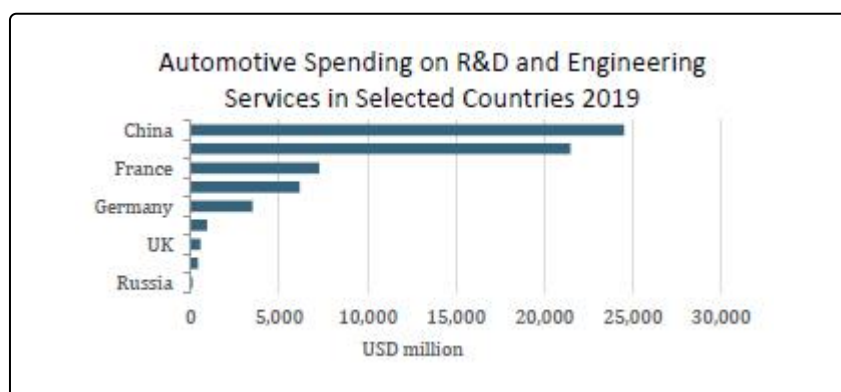
Articoli sanitari - La nuova categoria di costo nella filiera automobilistica

I dispositivi sanitari e medici stanno diventando una nuova nicchia nella catena di approvvigionamento automobilistica.

Le case automobilistiche stanno già integrando nuove soluzioni nei loro modelli, con una crescente spesa in filtri medici, sensori, apparecchiature di misurazione e dispositivi antibatterici che dovrebbe aumentare nei prossimi 3-5 anni quando saranno sviluppati nuovi modelli di auto.

Ad esempio, Geely offre già filtri antibatterici in alcune delle sue auto, mentre Jaguar Land Rover sta sviluppando una nuova soluzione di luce UV per disinfettare le superfici degli interni dell'auto.

Revisione della spesa in innovazione



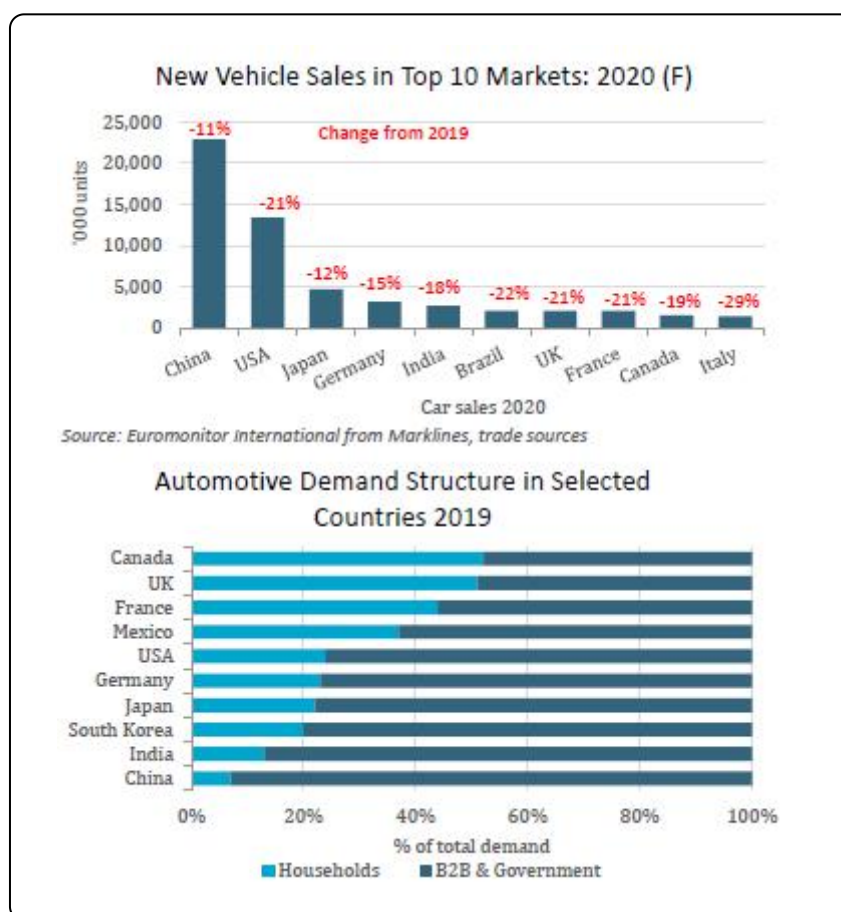
Il blocco degli impianti di produzione e l'interruzione della supply chain hanno causato un crollo dei profitti degli OEM e causato loro problemi di liquidità.

A causa della diminuzione degli utili e del flusso di cassa, le case automobilistiche stanno rischiando di rimanere a corto di liquidità nel breve periodo a meno che non vengano prese misure correttive.

Per far fronte alla crisi di liquidità, gli OEM hanno temporaneamente bloccato i piani di investimento e interrotto le assunzioni. Inoltre, i produttori stanno rivedendo i loro investimenti in veicoli autonomi e programmi di elettrificazione. Fino a quando i problemi di liquidità non saranno risolti, i progetti nelle prime fasi di sviluppo verranno rallentati. Ad esempio, la Ford ha annunciato che ritarderà il lancio del suo veicolo autonomo fino al 2022 a causa delle perdite nel primo trimestre 2020.

I problemi di liquidità potrebbero mettere le case automobilistiche europee in una posizione di svantaggio competitivo. Nonostante calo delle vendite e problemi di liquidità, le aziende europee devono continuare gli investimenti in programmi di ingegnerizzazione di veicoli elettrici, per soddisfare i requisiti di emissione 2030. È molto probabile che nei prossimi cinque anni si formeranno nuove alleanze strategiche, poiché le società cercheranno di trovare nuovi modi per condividere costi ed investimenti.

Previsti cambiamenti della domanda nel lungo periodo



Le restrizioni governative sugli affari e sulla vita pubblica hanno portato al crollo delle vendite di auto nuove nel primo trimestre 2020, sebbene la situazione si stia gradualmente stabilizzando man mano che la crisi sanitaria si attenua.

Tuttavia, la crescita economica contenuta, l'aumento della disoccupazione ed il calo della fiducia dei consumatori continueranno a pesare sulle vendite di auto nuove per tutto il 2020. Si prevede che le vendite globali di auto nuove diminuiranno del 20% a 72,1 milioni di unità nel 2020.

La ripresa delle vendite di auto nuove dipenderà molto dagli incentivi economici offerti dai governi. Gli incentivi infatti potrebbero svolgere un ruolo cruciale anche nel recupero della domanda B2B di automobili, poiché la quota della domanda B2B varia dall'8% al 64% del mercato totale nelle 18 maggiori economie mondiali (37% in media).

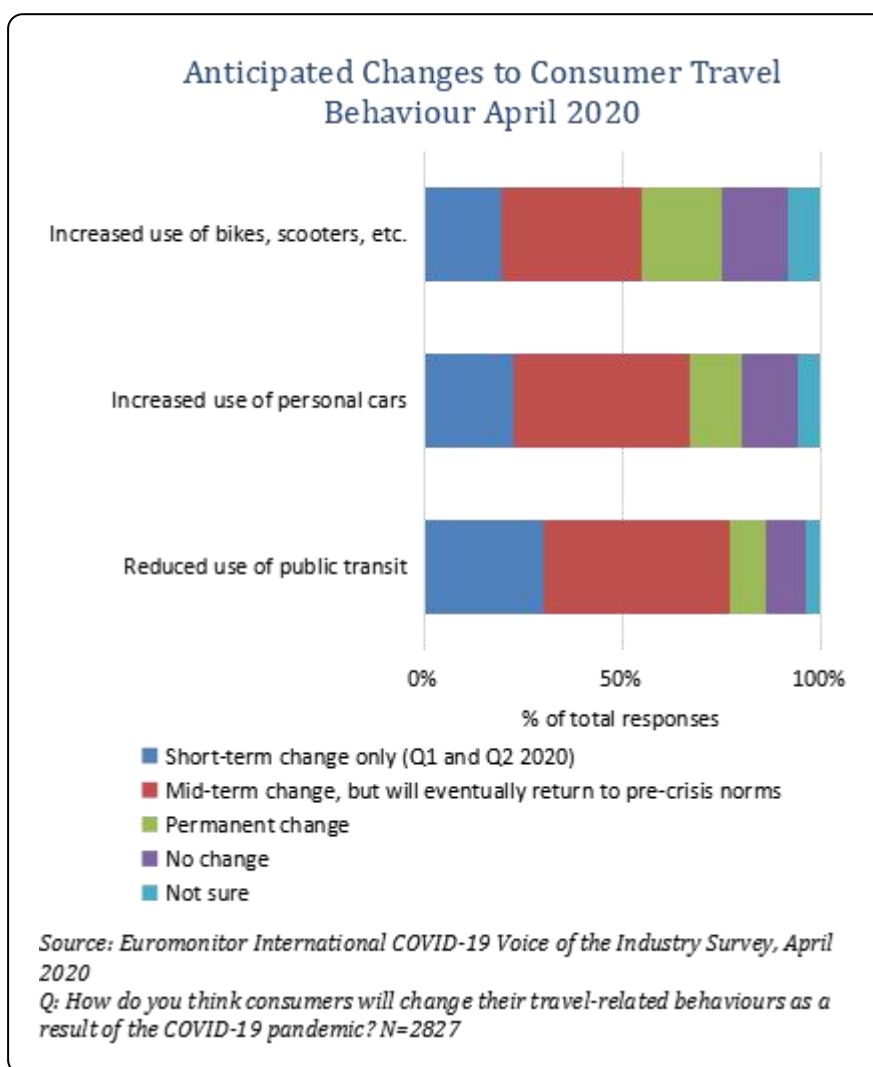
Nel lungo periodo il settore automobilistico potrebbe assistere a cambiamenti sostanziali nella domanda dei consumatori.

A causa del continuo stato di apprensione per la propria salute, i pendolari preferiranno sempre più i veicoli privati anziché i trasporti pubblici, il che potrebbe stimolare la domanda di nuovi veicoli. Inoltre, l'eventuale concessione di incentivi per gli acquisti di auto nuove sosterranno le vendite di veicoli di lusso ed elettrici.

L'avversione al trasporto pubblico potrebbe cambiare i modelli di mobilità

Dopo il COVID-19, è probabile che i consumatori limitino il pendolarismo sui trasporti pubblici nell'ambito delle misure di distanziamento sociale in corso. Ad esempio, i consumatori cinesi hanno iniziato ad acquistare nuove auto per i loro spostamenti quotidiani, con i segmenti di auto più piccole che hanno visto un rialzo nelle vendite.

Il passaggio alle auto private potrebbe tuttavia non essere la soluzione migliore per i pendolari in città densamente popolate, poiché la congestione del traffico e le tariffe di parcheggio sarebbero troppo elevate. Tuttavia, ciò può diventare sempre più un'alternativa praticabile per i consumatori nelle città più piccole dell'Europa e del Nord America con densità di popolazione più basse.



La modifica delle propensioni dei consumatori sta inoltre impattando sulle società di car sharing, con i principali attori che registrano un calo del 50-60% dei passeggeri. Ci vorrà del tempo prima che l'industria della mobilità si riprenda completamente e la ripresa dipenderà fortemente dalla capacità di rispettare le misure di distanziamento sociale e di trovare nuovi flussi di entrate.

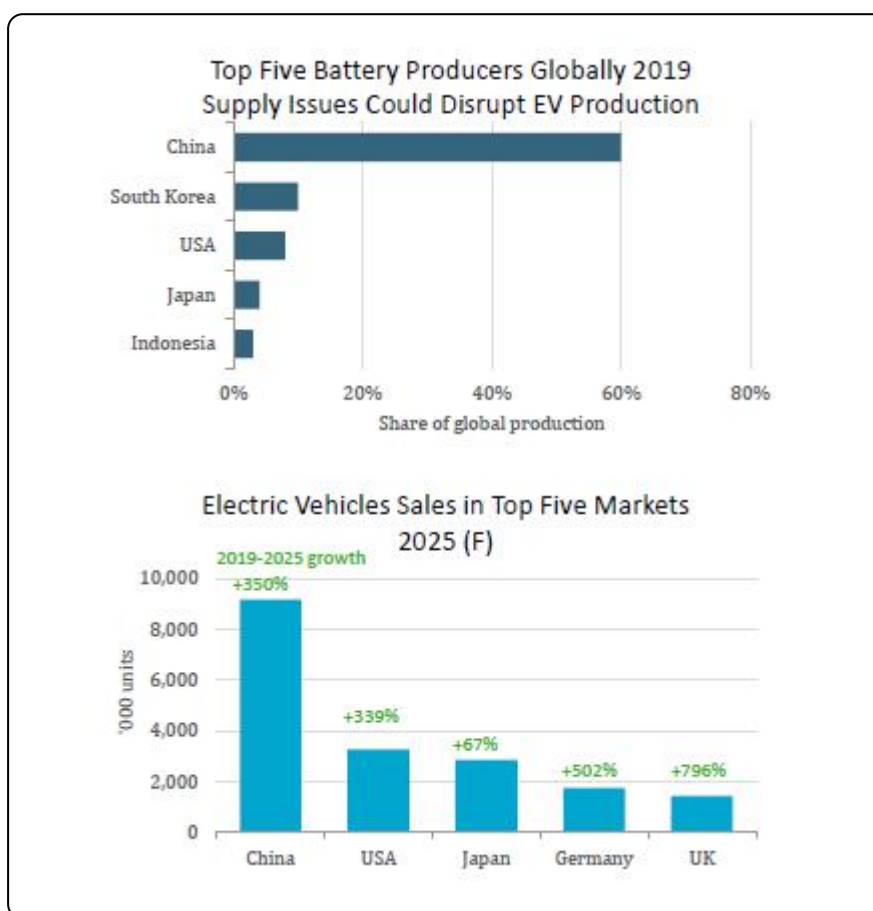
Tuttavia, tutto ciò continuerà a gonfiare i costi operativi per le start-up che si occupano di mobilità e che non hanno a disposizione una forte liquidità: è probabile che nel medio periodo avvengano più fusioni, acquisizioni e accordi di cooperazione nel settore della mobilità.

La domanda di veicoli elettrici aumenterà nel lungo periodo

I risultati iniziali provenienti dalla Cina e dai paesi europei mostrano che le vendite di veicoli elettrici (EV) hanno registrato un andamento leggermente migliore rispetto al mercato totale delle nuove auto nel primo trimestre 2020. Molti veicoli elettrici rientrano nel segmento premium, attirando un numero inferiore di consumatori, quindi le vendite di questi veicoli hanno sovrastimato il trend totale di mercato.

Nel complesso, le vendite totali di veicoli elettrici dovrebbero rispecchiare le tendenze generali del mercato e diminuire di circa il 20% nel 2020. Il calo dei prezzi del petrolio, l'interruzione temporanea dei piani di decarbonizzazione e la riduzione dei redditi dei consumatori rappresentano i fattori chiave che contribuiranno al calo delle vendite di veicoli elettrici nel 2020.

Tuttavia, le vendite dipenderanno anche dalla disponibilità di batterie per auto e dalla capacità dei produttori di riprendersi ed aumentare i volumi di produzione. Immaginando lo scenario peggiore, si potrebbero vedere le vendite di veicoli elettrici diminuire del 40% nel 2020.



Nonostante il temporaneo calo delle vendite, le prospettive a lungo termine per i veicoli elettrici rimangono al momento positive e le vendite globali di veicoli elettrici dovrebbero comunque aumentare entro il 2025. La crescita della domanda è associata ad obiettivi in corso (anche se temporaneamente sospesi) per mitigare i cambiamenti climatici, aumentare l'offerta di veicoli elettrici e anticipare la ripresa economica.

Cina: le vendite si stabilizzeranno nel secondo trimestre 2020

Le vendite di auto nuove in Cina sono diminuite del 42% nel primo trimestre 2020. Non si prevede che il mercato delle auto nuove possa recuperare completamente le perdite dall'inizio dell'anno, con un calo delle vendite totali dell'11% nel 2020 a 22,8 milioni di unità. Tuttavia, i risultati finali possono ancora essere rivisti al rialzo nell'anno poiché il recupero delle vendite all'inizio del secondo trimestre è stato più veloce di quanto inizialmente previsto. Dopo il crollo delle vendite di auto nuove nel primo trimestre, la maggior parte delle case automobilistiche ha registrato una crescita delle vendite a due cifre ad aprile.



La rapida ripresa delle vendite è in gran parte attribuita agli incentivi governativi. Ad esempio, la Cina ha esteso sussidi ed agevolazioni fiscali per i nuovi veicoli ibridi per altri due anni, mentre molti governi locali offrono ulteriori incentivi. Inoltre, il passaggio alla vendita al dettaglio di auto online, le campagne promozionali da parte di concessionarie di automobili e l'avversione dei pendolari per l'utilizzo dei trasporti pubblici ha contribuito al recupero della domanda.

Nonostante la ripresa iniziale delle vendite di auto nuove, permangono timori per la sostenibilità della ripresa. Il nuovo mercato automobilistico cinese stava già mostrando segni di stagnazione prima del COVID-19. Le case automobilistiche ora hanno ancor più il timore che le vendite possano riprendere a ristagnare dal 2022, quando finiranno gli incentivi governativi. Inoltre, l'incertezza economica globale peserà sulla domanda futura di nuove auto. Una crescita delle esportazioni e del reddito potenzialmente più debole potrebbe limitare la domanda dei consumatori di automobili.

Stati Uniti: le vendite di auto nuove ripartono lentamente

Nonostante lo slancio positivo all'inizio dell'anno, le vendite di nuovi veicoli negli Stati Uniti sono rimaste in stagnazione da marzo ad aprile. La performance negativa alla fine del primo trimestre e all'inizio del secondo avrà un impatto negativo sulle vendite annuali, che dovrebbero diminuire del 21% su base annua.



Tuttavia, i risultati di vendita delle aziende indicano che la domanda di nuove auto ha raggiunto i livelli minimi ed il mercato dovrebbe entrare in una fase di lenta ripresa. Ad esempio, i risultati iniziali per aprile sono migliori di quanto inizialmente previsto.

Il mercato statunitense si è stabilizzato grazie ai generosi sconti offerti dalle case automobilistiche e ai bassi tassi di interesse. Inoltre, anche il passaggio ai canali di vendita online ha stimolato la domanda. Attualmente, 24 stati degli Stati Uniti consentono la vendita online di automobili.

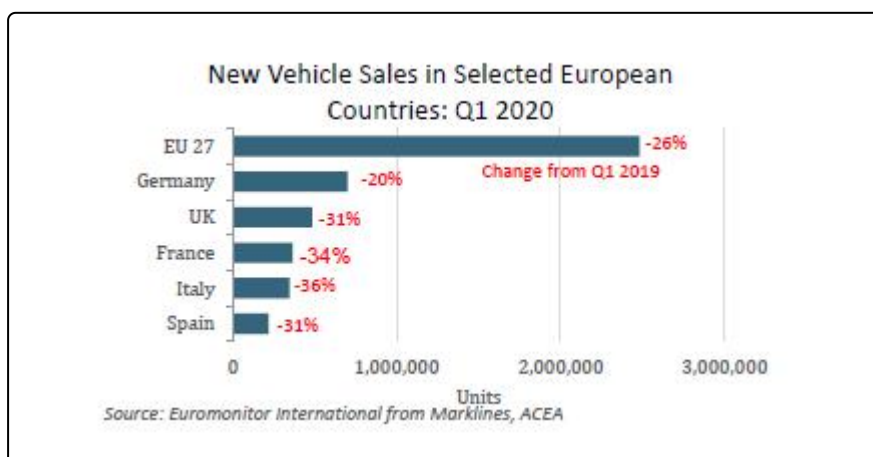
La ripresa rimane molto disomogenea tra gli Stati, con California e New York che registrano il più grande calo delle vendite nel primo trimestre 2020. D'altra parte, la domanda di nuove auto negli stati del Midwest e della Sunbelt è rimasta relativamente forte a causa della più lenta diffusione del COVID-19 in questi stati.

Il mercato automobilistico statunitense rimane dominato dalla produzione locale, pertanto i blocchi della produzione e le interruzioni nella catena di approvvigionamento danneggeranno qualsivoglia ripresa. A causa dell'esaurimento delle scorte a magazzino, le case automobilistiche potrebbero non riuscire a soddisfare la domanda dei consumatori.

Il calo generale delle attività economiche e la crescente disoccupazione dovuta al COVID-19 stanno mettendo sotto pressione la domanda futura di nuove auto. I consumatori privati generano infatti un quarto del valore della domanda totale, pertanto la crescita del reddito è un fattore importante nel quadro macro-economico degli Stati Uniti.

Europa: prevista una ripresa irregolare tra i Paesi

Le vendite di auto nell'UE sono diminuite del 26% nel primo trimestre 2020, con un calo delle vendite totali annue del 15% su base annua a 14,7 milioni di unità. Tuttavia, il calo e la ripresa delle vendite sono molto disomogenei tra i paesi.



Tra i più grandi nuovi mercati automobilistici nell'UE, la Germania dovrebbe mostrare i risultati di vendita più forti nel 2020. Si prevede che il contesto sanitario resti relativamente buono, e gli incentivi statali per rilanciare l'economia e l'occupazione contribuiranno a far fronte alla crisi. Inoltre, un regime di rottamazione auto, che dovrebbe essere introdotto a giugno, potrebbe anche accelerare le vendite di auto nuove verso la fine del 2020.

Francia, Italia e Spagna dovrebbero invece assistere a un crollo generale delle vendite di nuove auto nel 2020. Il fermo delle imprese e la lenta ripresa del settore turistico potrebbero ritardare la ripresa economica ed impattare sulle vendite.

La situazione nel Regno Unito, il secondo più grande mercato di auto nuove in Europa, al momento rimane incerta. Si prevede che i concessionari rimarranno chiusi fino a giugno e la ripresa delle vendite dipenderà in gran parte dal contenimento dell'epidemia di COVID-19.

La recessione economica, l'aumento della disoccupazione e la forte dipendenza dalle esportazioni, soprattutto in Germania, sono i maggiori rischi che incidono sulla ripresa del mercato europeo di auto nuove. Con tutti i principali mercati di esportazione in sofferenza, il successo degli incentivi del governo per aumentare i consumi interni sarà cruciale. Il blocco della produzione ha interrotto l'introduzione di veicoli elettrici sul mercato, rendendo a sua volta più difficile soddisfare i nuovi requisiti in materia di emissioni. Per evitare pesanti sanzioni, le case automobilistiche potrebbero limitare le vendite di alcuni modelli, ritardando ulteriormente la ripresa del mercato.

Fonte: Justinas Liuima, Euromonitor International Ltd. (maggio 2020)

La Farnesina lancia il “Patto per l’export” (MAECI)

Una strategia innovativa per il rilancio dell’export del “Made in Italy” nella fase post-emergenza sanitaria, da svilupparsi attraverso il rafforzamento degli strumenti di sostegno all’internazionalizzazione delle imprese e un’azione promozionale di ampio respiro.

www.esteri.it/mae/resource/doc/2020/06/patto_per_lexport_finale.pdf

Una guida per l’export dalla Farnesina (MAECI)

A disposizione delle imprese anche l’e-book “Export: una guida per partire. Strumenti e servizi pubblici a portata di PMI”, realizzata da DGSP (Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese) del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, con il supporto e la collaborazione della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, ICE Agenzia, Sace Simest, Unioncamere.

www.esteri.it/mae/resource/doc/2020/06/ebook_export_una_guida_per_partire.pdf

On-line il nuovo catalogo dei servizi per l’internazionalizzazione delle imprese italiane (Agenzia ICE)

Dal 1° aprile 2020 entra in vigore il nuovo catalogo dei servizi offerti da ICE-Agenzia. Tra le tante novità, un’ampia offerta di servizi gratuiti, nonché la possibilità, per le aziende con meno di 100 dipendenti, di richiedere gratuitamente servizi abitualmente resi a pagamento quali, ad esempio, la ricerca di clienti o partner esteri e la ricerca di investitori esteri.

www.ice.it/it/nuovo-catalogo-servizi-0

Agenzia ICE annulla i costi di partecipazione alle iniziative promozionali per le imprese italiane (Agenzia ICE)

L’Agenzia ICE, da sempre a fianco delle imprese italiane, in particolare le piccole e medie, a seguito del diffondersi del virus COVID-19 e della situazione di emergenza correlata, interviene a favore del sistema produttivo italiano con misure di impatto immediato e agevolazioni volte a sostenere le aziende che partecipano alle sue iniziative promozionali.

www.ice.it/it/misure-straordinarie-di-sostegno-2020

E-Africa Business Lab (Agenzia ICE)

Nasce E-Africa Business Lab, un progetto ideato e promosso da Agenzia ICE, in collaborazione con SACE SIMEST (Gruppo CDP), Confindustria Assafrica & Mediterraneo e alcune Confindustrie territoriali. Il percorso offre un programma di accompagnamento gratuito per le PMI che vogliono conoscere meglio il continente africano e prepararsi a coglierne le opportunità di affari e le sfide. Dal 3 giugno inizieranno i percorsi settoriali ai quali le aziende partecipanti potranno accedere secondo il proprio interesse, scegliendo tra: Agribusiness, Infrastrutture, Energia e Moda.

<http://expotraining.ice.it/it/attivita-e-servizi/lista-corsi/369-africa-business-lab.html>

Garanzie di Stato su finanziamenti concessi dalle banche (SACE SIMEST)

“Garanzia Italia”, lo strumento straordinario messo in campo per sostenere le imprese italiane colpite dall'emergenza COVID-19. Grazie a 200 miliardi di euro di garanzie di Stato stanziati dal Decreto “Liquidità”, supportiamo le imprese rilasciando garanzie a condizioni agevolate, controgarantite dallo Stato, sui finanziamenti erogati dagli istituti di credito per aiutare a reperire liquidità e finanziamenti necessari per fronteggiare l'emergenza COVID assicurando così continuità alle attività economiche e d'impresa.

www.sacesimest.it/coronavirus/garanzia-italia

Recovery Fund europeo: cos'è e a cosa serve (ISPI)

Si è fatta attendere una ventina di giorni in più rispetto al previsto ma alla fine la Commissione europea ha scoperto le carte e presentato la sua proposta per il Recovery Fund. È bene però chiarire subito una cosa: non è detto che quando il Fondo entrerà in vigore sarà esattamente come lo propone la Commissione. Si apre infatti adesso una negoziazione tra i leader europei che dovranno riunirsi in un Consiglio europeo straordinario cui spetterà l'ultima parola.

www.ispionline.it/it/pubblicazione/recovery-fund-europeo-cose-e-cosa-serve-26331

Coronavirus: azioni urgenti per le imprese piemontesi (Regione Piemonte)

In questa pagina sono raccolte e rese disponibili tutte le informazioni tecniche e pratiche sugli strumenti in atto in favore delle imprese per supportarle nella crisi legata all'emergenza COVID-19. L'obiettivo principale è garantire immediata liquidità alle imprese, attraverso contributi diretti e rafforzamento delle garanzie pubbliche, per ampliare così il più possibile le forme di accesso al credito messe in campo dal sistema finanziario locale (banche, confidi, fondazioni bancarie).

www.regione.piemonte.it/web/temi/coronavirus-piemonte/coronavirus-azioni-urgenti-per-imprese-piemontesi

Nuovo portale “Ripartire Impresa” (Unioncamere)

Unioncamere, in collaborazione con InfoCamere, ha realizzato una piattaforma on-line, “Ripartire Impresa”, per aiutare gli imprenditori a districarsi tra i provvedimenti, nazionali e regionali, diretti al contenimento della diffusione del virus.

<https://ripartireimpresa.unioncamere.it>

Imprese Aperte, Lavoratori Protetti (Politecnico di Torino)

Un gruppo di esperti tecnico-scientifici delle università piemontesi e di altre università e centri di ricerca, coordinati dal Politecnico di Torino, ha elaborato una serie di linee guida multidisciplinari da consegnare ai decisori politici per far ripartire il Paese in sicurezza, soprattutto nella fase 2 della ripartenza, e raccolto nel sito “Imprese Aperte, Lavoratori Protetti”, continuamente aggiornato.

www.impreseaperte.polito.it

Nasce la Vetrina Digitale del progetto europeo “5E” (MESAP)

La “Vetrina Digitale 5E” (5E Digital Showcase) è una piattaforma digitale volta ad aumentare la visibilità dei prodotti elettronici europei, in particolare dei prodotti il cui carattere innovativo si basa sulla nanoelettronica, l'elettronica flessibile e indossabile, e i sistemi elettronici intelligenti. L'iniziativa è aperta a tutti coloro che desidereranno ricevere supporto nella diffusione delle proprie tecnologie (studenti, team di ricerca, start-up, PMI, grandi imprese).

<https://5e-project.eu/2020/04/03/5e-digital-showcase/>



Servizi: Dichiarazioni di sussistenza di cause di forza maggiore COVID-19

La Circolare del Ministero dello Sviluppo Economico n. 88612 del 25 marzo 2020 prevede che le Camere di commercio rilascino un'attestazione sulle dichiarazioni delle imprese di sussistenza di cause di forza maggiore, in relazione all'epidemia di COVID-19.

Mercati: mondo

Destinatari: aziende iscritte alla Camera di commercio di Torino (le aziende con sede in altre provincie, possono rivolgersi alla Camera di commercio competente territorialmente)

Richiesta: Per ottenere l'attestazione è necessario inserire una pratica di "richiesta visti" con Stampa in azienda sul programma CERT'O, allegando i documenti scaricabili dal sito internet della Camera di commercio di Torino

Tempi: Le pratiche vengono evase in 5 giorni lavorativi. In caso di urgenza, 1 giorno.

Website: www.to.camcom.it/dichiarazioni-covid-19

Servizi: Innovation Corner UNGM

Ceipiemonte è registrato in qualità di Trade Promotion Agency all'UNGM, portale di riferimento del sistema di organizzazioni delle Nazioni Unite. In virtù di tale registrazione, dispone di uno spazio vetrina virtuale chiamato "Innovation Corner", all'interno del quale è possibile pubblicare profili di aziende piemontesi (già registrate in UNGM) e di loro prodotti e/o servizi particolarmente innovativi, potenzialmente rilevanti per le Nazioni Unite, nell'ottica di promuoverli in maniera pro-attiva presso i potenziali buyers / Agenzie del Sistema UN. L'attività si inserisce nell'ambito del Progetto Tender, finanziato da Regione Piemonte, Camera di commercio di Torino e Camera di commercio di Cuneo e gestito da Ceipiemonte.

Mercati: mondo / Organismi Internazionali

Destinatari: aziende piemontesi

Website: www.centroestero.org/it/tender.html



Australia: opportunità per settore ferroviario e infrastrutture

Tipo: Webinar

Data: 15 giugno (ore 10.00 – 12.00)

<https://promositalia.camcom.it/cosa-facciamo/servizi-alle-imprese/know-how/seminari-e-webinar/eventi/australia-opportunita-per-settore-ferroviario-e-infrastrutture.kl>

Regole ICC Incoterms® 2020

Tipo: Webinar

Data: 16 giugno (ore 8.30 – 12.00)

Note: scadenza iscrizioni il 12 giugno 2020

Costo: € 100,00 + IVA

<https://www.to.camcom.it/regole-icc-incoterms-2020>

Social media strategy

Tipo: Webinar

Data: 16 giugno (ore 15.00 – 17.00)

<https://promositalia.camcom.it/cosa-facciamo/servizi-alle-imprese/know-how/seminari-e-webinar/eventi/social-media-strategy-giugno.kl>

Export 45: La gestione dell'export in azienda, cos'è cambiato dopo l'emergenza Covid19?

Tipo: Webinar

Data: 17 giugno (ore 16.30 – 17.15)

<https://promositalia.camcom.it/cosa-facciamo/servizi-alle-imprese/know-how/seminari-e-webinar/eventi/export-45-la-gestione-dell-export-in-azienda-cos-e-cambiato-dopo-l-emergenza-covid19-.kl>

Surfare sull'emergenza: priorità e modalità operative del sales manager

Tipo: Webinar

Data: 22 giugno (ore 15.00 – 17.00)

<https://promositalia.camcom.it/cosa-facciamo/servizi-alle-imprese/know-how/seminari-e-webinar/eventi/surfare-sull-emergenza-priorita-e-modalita-operative-del-sales-manager.kl>

VTM, Vehicle & Transportation Technology Innovation Meetings

Tipo: B2B

Data: 16-17 settembre (ore 09.00 – 18.00)

Note: scadenza iscrizioni il 15 giugno 2020

Costo: si prega di consultare la pagina dedicata all'iniziativa

<https://www.to.camcom.it/vtm-vehicle-transportation-technology-innovation-meetings>



Automotive

Germania

Impresa settore automotive produttrice di parti metalliche stampate ed imbutite, ricerca produttore di utensili destinati a macchinari per la produzione di questa tipologia di particolari metallici (industria pesante). E' richiesto il possesso della certificazione ISO9001 e la collaborazione prevista è di lunga durata e sotto forma di accordo di produzione.

Riferimento numero: ALPS BRDE20181107001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/16aeaf7e-8563-4885-9660-750fb1b13a3e>

Chimica

Germania

Società di distribuzione di prodotti chimici di base ed avanzati ricerca fornitori di materie prime destinate alle seguenti industrie: chimica, carta, vetro, vernici e lacche e polimeri. La società ha un'esperienza di oltre 25 anni nel settore ed ha una sede anche in Russia. Materie prime ricercate: idrossido di alluminio, fluoruro di alluminio, allumina, acido solforico, acido borico, caolino, PET, ecc.

Riferimento numero: ALPS BRDE20200514001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/84950caa-2587-49e0-a272-8f75900061ca>

Information & Communication Technology

Repubblica Ceca

Società di distribuzione, con esperienza di oltre 25 anni, di sistemi elettronici per la sicurezza di abitazioni private, edifici uso ufficio o locali industriali e banche (sistemi di allarme elettrici, antincendio, videocamere, analisi biometrica), è interessata ad ampliare la gamma di prodotti trattati. La società ricerca prodotti innovativi come scanner e stampanti 3D, soluzioni basate sulla realtà aumentata, sulla realtà virtuale, intelligenza artificiale, utilizzo di robot o droni.

Riferimento numero: ALPS BRCZ20200505001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/ceacc119-9036-40ce-8629-a549dcd3bff7>

Metalmeccanica

Francia

Agenzia commerciale specializzata in minuterie metalliche ricerca un produttore o fornitore italiano di minuterie metalliche di piccole dimensioni, acciaio e materiali non ferrosi e parti come molle in acciaio, molle piatte, a spirale o a compressione ai fini della rappresentanza sul mercato francese.

Riferimento numero: ALPS BRFR20200330001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/b408f1f9-add1-4a98-a5b0-7add90f48e33>

Lavorazione metalli

Spagna

Impresa produttrice di componenti per attrezzature movimento terra (per settore edile, estrazioni minerarie, lavori di trivellazione ed attività agricole) ricerca fonderie e/o imprese di lavorazione metalli interessate ad accordi in outsourcing. L'impresa è interessata a lavorare con partner di consolidata esperienza nel settore del trattamento termico dei metalli e già operanti all'estero.

Riferimento numero: ALPS BRES20191213001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/fa2fb357-8da5-41ce-97aa-5b1a30137ffb>

Materiali per l'edilizia

Francia

Società di servizi operante nel campo delle soluzioni per isolamento acustico e termico delle pareti con esperienza ultra ventennale, nel contesto sia di nuovi edifici che nel recupero di esistenti, ricerca fornitori europei di lana di roccia e di vetro. La società ha anche un riconoscimento da parte del Ministero francese per l'attenzione alla ricerca di materiali a basso impatto ambientale. L'utilizzo come materiale della lana di roccia o di vetro offre notevoli vantaggi in termini sia di efficienza energetica che di criteri ecologici. La società è interessata ad un accordo di fornitura su base continuativa.

Riferimento annuncio: ALPS BRFR20191125001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/ae860188-6d47-4713-b5de-7c5de59505e6>

Meccatronica

Francia

Società di servizi ingegneristici nell'ambito elettromeccanico ed elettromagnetico, progettazione di motori elettrici standard e specifici, generatori ecc. è interessata a contattare imprese europee operanti nei seguenti ambiti: elettromagnetismo, gestione aspetti termici, elettronica di potenza, meccanica dei solidi e dei fluidi, ingegneria elettronica e sistemi di integrazione. La società propone accordo di subfornitura per ampliare la gamma di servizi.

Riferimento numero: ALPS BRFR20190322001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/0f341fde-7a52-4105-9aaf-560ae73c2ee6>

Medicale

Romania

Società di distribuzione di dispositivi medici e strumentazioni ricerca produttori europei del settore per ampliamento gamma articoli distribuiti sul mercato rumeno. In particolare la società è interessata a dispositivi e strumentazioni per i seguenti ambiti: radiocirurgia, dermatologia, otorinolaringoiatria, urologia, nefrologia e ginecologia.

Riferimento numero: ALPS BRRO20200423001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/e388ec5c-0412-4034-bfb7-03593513f55f>

Polonia

Impresa di produzione a seguito dell'emergenza Covid19, di elmetti protettivi realizzati con tecnologia ad iniezione e con prototipo in 3D, particolarmente leggeri, ricerca fornitori europei di fogli trasparenti in materiale PET, PC, PVC ecc. da utilizzare per gli elmetti. I fogli richiesti hanno uno spessore 0.2 – 0.6 mm e devono avere un pellicola protettiva da entrambi i lati. E' richiesto un accordo di fornitura di lunga durata.

Riferimento numero: ALPS BRPL20200525001

<https://een.ec.europa.eu/tools/services/PRO/Profile/Detail/cb9edb14-849f-4635-8177-99a479902782>

Medicale - Gare di appalto nei Paesi UE

TED (Tenders Electronic Daily)

Tutti gli avvisi di appalti pubblici che superano determinati importi contrattuali devono essere pubblicati nel Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (Serie S).

La Gazzetta Ufficiale S è disponibile esclusivamente in formato elettronico ed è accessibile mediante il sito internet TED (Tenders Electronic Daily), il cui accesso è gratuito.

TED consente di accedere sia ai bandi di gara in corso sia agli archivi della serie S in tutte le lingue dell'UE. Un'unica interfaccia di ricerca permette all'utente di scegliere o immettere vari criteri di ricerca, tra cui i dati geografici, il tipo di documento, la natura dell'appalto, parole chiave, ecc.

TED dispone di una **sezione speciale** attraverso la quale fornisce informazioni sui bandi di gara lanciati nello spazio europeo per l'**acquisizione di forniture medicali** in risposta alle crescenti esigenze di approvvigionamento per fronteggiare e contenere l'epidemia di COVID-19:

<https://simap.ted.europa.eu/web/simap/covid-related-tenders>



Informazioni e primo orientamento

Sei alla ricerca di informazioni per operare sui mercati internazionali?

Sportello Worldpass: www.to.camcom.it/worldpass

Analisi di mercato

Desideri effettuare una ricerca di mercato personalizzata per verificare le opportunità di distribuzione dei tuoi prodotti in un Paese di tuo interesse?

Target Market: www.to.camcom.it/target-market

Ricerca partner

Sei interessato ad individuare un potenziale partner in un Paese di tuo interesse?

Easyexport: www.to.camcom.it/easyexport

Analisi di affidabilità finanziaria

Desideri verificare il livello di affidabilità finanziaria di un tuo potenziale partner estero?

Affidabilità finanziaria: www.to.camcom.it/affidabilita-finanziaria

Assistenza sui mercati esteri

Ti occorrono servizi di assistenza puntuale e personalizzata per operare sui principali mercati esteri?

Servizio Assist in: www.to.camcom.it/assist-in

Certificati di origine

In riferimento alle direttive ministeriali relative al coronavirus, si segnala che dal 19 marzo 2020, e fino a nuovo aggiornamento, sarà obbligatorio richiedere l'attivazione del servizio di stampa in azienda dei certificati di origine, senza necessità di requisiti particolari.

Stampa in azienda: www.to.camcom.it/certificati-di-origine-stampa-azienda

Traduzione certificati e atti camerale

Ti occorre la traduzione del tuo certificato di iscrizione o della tua visura camerale in inglese, francese, tedesco, spagnolo o russo?

Traduzioni: www.to.camcom.it/traduzioni-di-atti-camerale

Normativa comunitaria

Desideri importare dei prodotti da Paesi extra-UE e ti occorrono informazioni sulle norme che devono rispettare o sulle certificazioni che devono possedere?

ALPS Enterprise Europe Network: www.to.camcom.it/certificazione-e-qualita-dei-prodotti

Maggiori informazioni

Camera di commercio di Torino

Settore Sviluppo competitività e internazionalizzazione

Via San Francesco da Paola 24 (3° piano)

10123 Torino

Italy

Email: sviluppo.competitivita@to.camcom.it

Web: www.to.camcom.it/opportunita-e-partner-alleestero

Attenzione

Considerata l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e viste le disposizioni emanate in materia, i servizi del Settore **Sviluppo competitività e internazionalizzazione** saranno erogati regolarmente tramite telefono o e-mail per limitare le occasioni di contatto negli uffici camerati. Si invita pertanto l'utenza a contattare l'ufficio scrivendo a sviluppo.competitivita@to.camcom.it, indicando motivo della richiesta e fornendo i propri recapiti per essere ricontattati da un operatore.

Per quanto concerne il rilascio di documenti per l'export, l'ufficio **Documenti Estero** è aperto al pubblico solo il lunedì, il mercoledì e il venerdì mattina con orario 9:00 - 12:15 e raggiungibile telefonicamente al 011 571 6377, oppure via e-mail all'indirizzo documenti.estero@to.camcom.it.

Con riferimento all'emissione dei **Certificati di Origine**, si rammenta che dal 19 marzo 2020, e fino a nuovo aggiornamento, sarà obbligatorio richiedere l'attivazione del servizio di Stampa in azienda (www.to.camcom.it/certificati-di-origine-stampa-azienda).

Disclaimer

La realizzazione di questo documento è stata ispirata dalla necessità di poter raccogliere e analizzare informazioni utili a orientare le imprese sui mercati internazionali. Data la sensibilità e la complessità degli argomenti trattati, si ritiene opportuno segnalare che le informazioni contenute in questo volume sono tratte da fonti ritenute attendibili ed aggiornate alla data di pubblicazione, salvo dove diversamente indicato. Tuttavia, essendo soggette a possibili modifiche ed integrazioni periodiche da parte delle fonti citate, si sottolinea che le stesse hanno valore meramente orientativo. Pertanto, il loro utilizzo da parte del lettore nello svolgimento della propria attività professionale richiede una puntuale verifica presso i soggetti competenti nella/e materia/e cui le informazioni stesse ineriscono.