



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 2 all'8 aprile 2024**

*Torino, 12 aprile 2024*

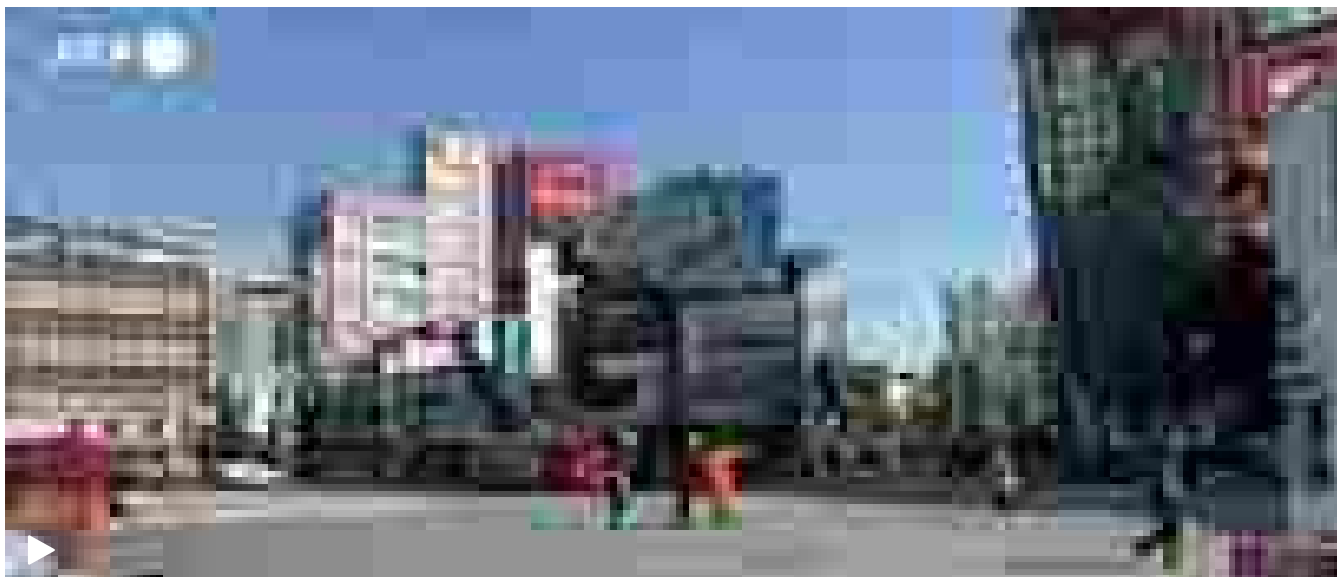
# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	03/04/2024	<i>Al via al Mimit il tavolo su Stellantis Mirafiori</i>	2
	Ansa.it	03/04/2024	<i>Urso, 'a Mirafiori bisogna produrre 200.000 auto'</i>	6
	Askaneews.it	03/04/2024	<i>Stellantis, Urso: 200mila auto a Mirafiori. Mele: Torino cuore pulsante</i>	11
	Italpress.com	03/04/2024	<i>Al Mimit tavolo su Mirafiori, Urso chiede un modello per l'Italia Agenzia di stampa Italpress - Ital</i>	13
1+14	Il Sole 24 Ore	03/04/2024	<i>Effetto attesa per gli incentivi, -3,7% il mercato auto a marzo (F.Greco)</i>	14
21	La Repubblica	03/04/2024	<i>Vendite auto in calo effetto boomerang degli incentivi statali (D.Longhin)</i>	16
1+24	Corriere della Sera	03/04/2024	<i>L'avviso di Urso a Stellantis: abbiamo dato, tocca all'azienda (C.Voltattorni)</i>	18
16	Il Messaggero	03/04/2024	<i>Auto, vendite giu' a marzo crollano le elettriche: -34% (R.Ec.)</i>	19
9	Il Mattino	03/04/2024	<i>Auto, vendite giu' a marzo crollano le elettriche (-34%)</i>	20
9	Il Mattino	03/04/2024	<i>Stellantis: Melfi riparte con cinque modelli green (G.Franzese)</i>	21
6	MF - Milano Finanza	03/04/2024	<i>In Italia immatricolazioni auto giu' del 3,7% a marzo (A.Boeris)</i>	23
26/30	Panorama	03/04/2024	<i>C'e' vita oltre Stellantis (F.Bonazzi)</i>	24
	Lastampa.it	03/04/2024	<i>Stellantis, al via il tavolo su Mirafiori al Mimit</i>	28
	Lastampa.it	03/04/2024	<i>Piano incentivi auto: ecco quando sara' operativo</i>	29
	Rainews.it	03/04/2024	<i>E' il secondo incontro convocato dal ministero sui singoli stabilimenti del gruppo. Cirio e Lo Russo</i>	30
	Motori.ilmattino.it	03/04/2024	<i>In rosso le vendite di auto in Italia dopo 19 mesi in crescita, -3,7% a marzo. Nel primo trimestre +</i>	33
	FormulaPassion.it	03/04/2024	<i>Mirafiori, chiesta la produzione di un nuovo veicolo</i>	35
	FormulaPassion.it	03/04/2024	<i>Crisi Mar Rosso: gli effetti sul mondo dell'auto</i>	36
22	La Stampa	04/04/2024	<i>Urso: "Produrre piu' auto a Mirafiori". Stellantis: "Torino e' il cuore pulsante" (L.Fornovo)</i>	37
23	MF - Milano Finanza	05/04/2024	<i>Nonsolomare - Crisi in Mar Rosso, danni all'auto</i>	39
	Ilmessaggero.it	06/04/2024	<i>Anfia: -15,3 mld il saldo import-export auto, +5,7 mld la componentistica</i>	40
	Ilcentro.it	06/04/2024	<i>Marsilio: Stellantis assicura, fara' mezzi elettrici ad Atessa</i>	41
12	Il Sole 24 Ore	07/04/2024	<i>Furgoni ancora in corsa: Atessa mosca bianca di Stellantis in Italia (L.Naso)</i>	45
1+14	Il Messaggero	07/04/2024	<i>Al lavoro in bici: scatta il bonus nella busta paga (G.Melina)</i>	47
1+3	La Repubblica - Ed. Milano	07/04/2024	<i>Diesel Euro 6 ma non solo Smog, il nuovo stop ai motori (M.Romano)</i>	49
	Borsaitaliana.it	08/04/2024	<i>Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato</i>	52
	Repubblica.it	08/04/2024	<i>Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato</i>	53
	Lastampa.it	08/04/2024	<i>Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato</i>	55
	Inforicambi.it	08/04/2024	<i>Mercato Italia marzo, il primo calo dopo mesi</i>	56
	Siderweb.com	08/04/2024	<i>Auto elettriche: approvato finanziamento per Volvo Cars - Via libera della Commissione all'aiuto da</i>	59

Menu

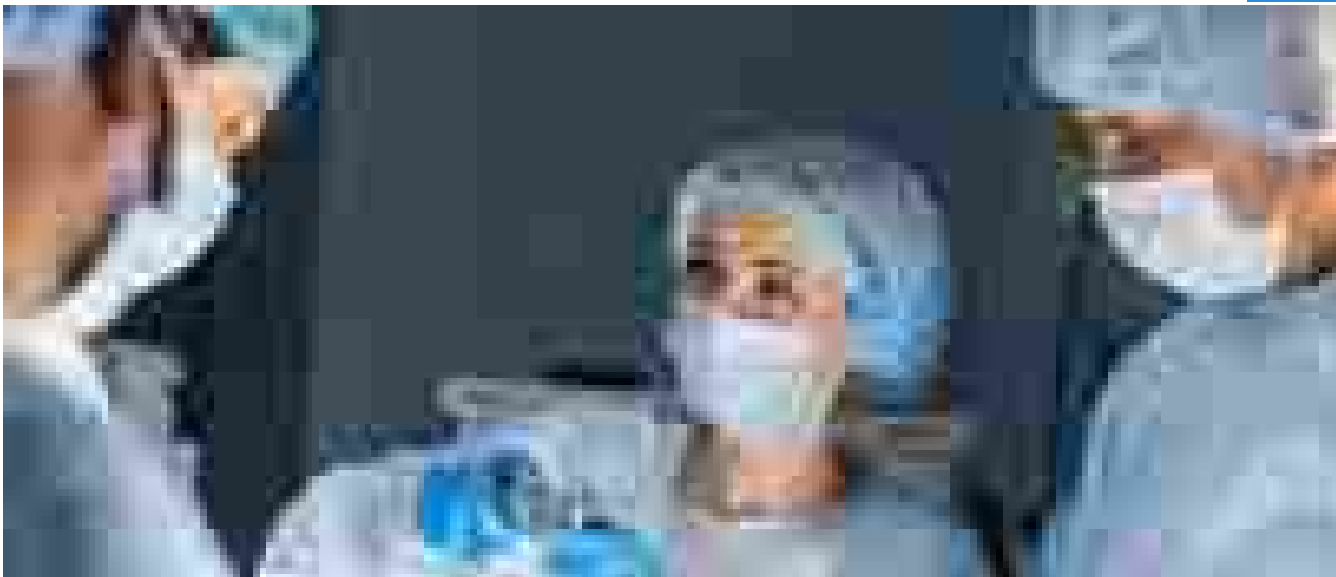
Siti Internazionali

Abbonati

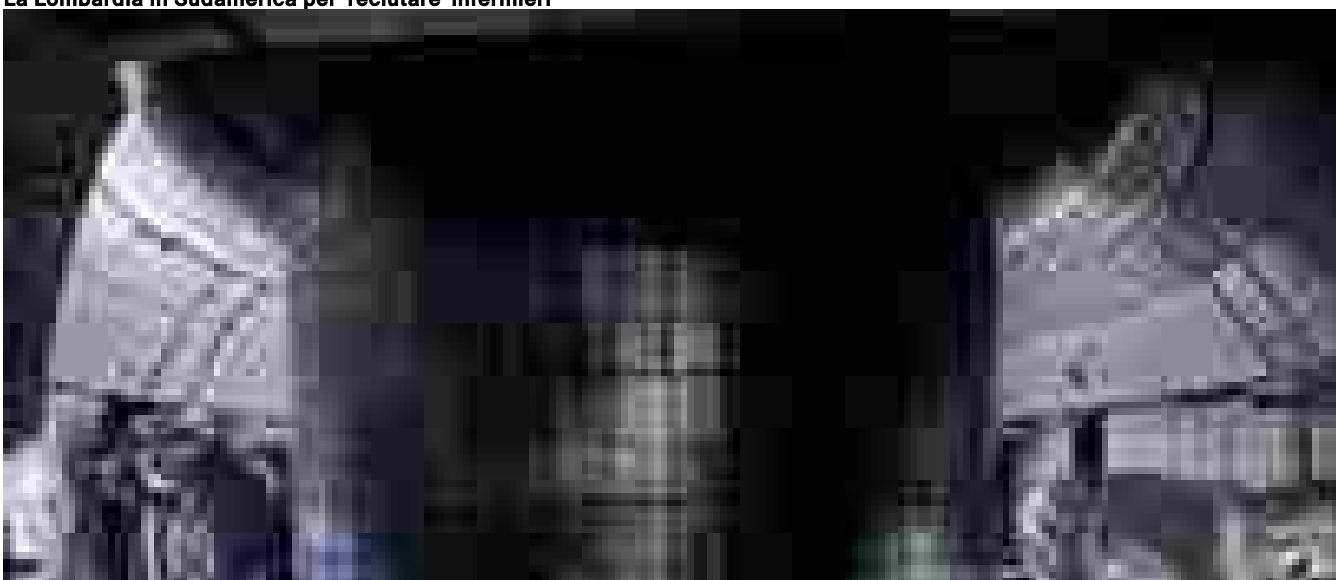


Terremoto a Taiwan, edifici crollati nella contea orientale di Hualien

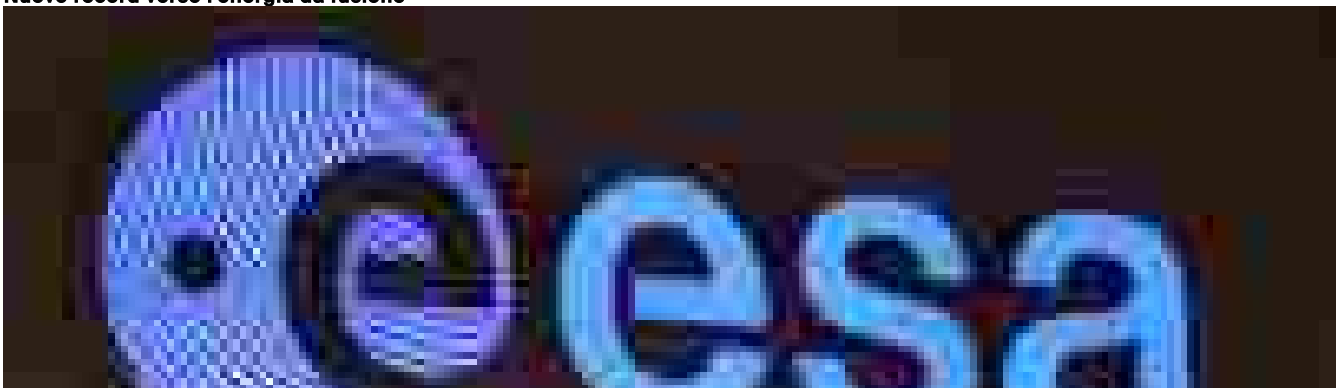
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



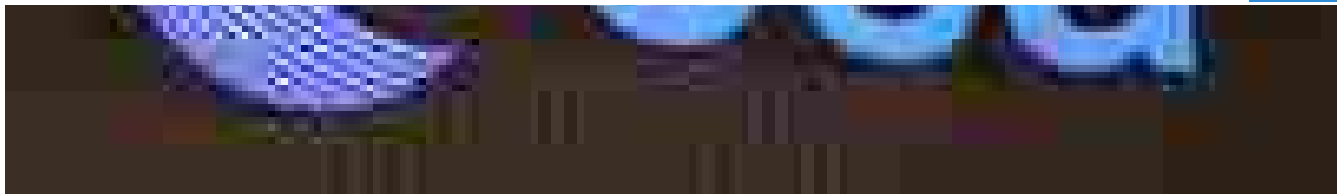
La Lombardia in Sudamerica per 'reclutare' Infermieri



Nuovo record verso l'energia da fusione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'Esa lavora ad un chatbot per l'osservazione della Terra



Carbonara Day, il 6 aprile torna la festa che celebra il piatto

Temi caldi Gaza Damasco Israele Terremoto Taiwan  
/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

# Al via al Mimit il tavolo su Stellantis Mirafiori

Presenti il ministro Urso, l'azienda e i sindacati

ROMA, 03 aprile 2024, 11:21

Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**E'** in corso al ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo sullo stabilimento Stellantis di Mirafiori. Presenti il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il sindaco di Torino, Stefano Lorusso, i rappresentanti dell'azienda, l'Anfia e le organizzazioni sindacali.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

### Condividi



### Guarda anche

**Stellantis conferma i 5 modelli elettrici a Melfi**

### 🕒 Ultima ora

11:21

**Uccide la moglie malata e si spara, morto 86enne**

11:20

**Istat, a febbraio il tasso di occupazione sale al 61,9%**

11:02

**Mattarella, dopo 75 anni comprendiamo la lungimiranza della Nato**

10:47

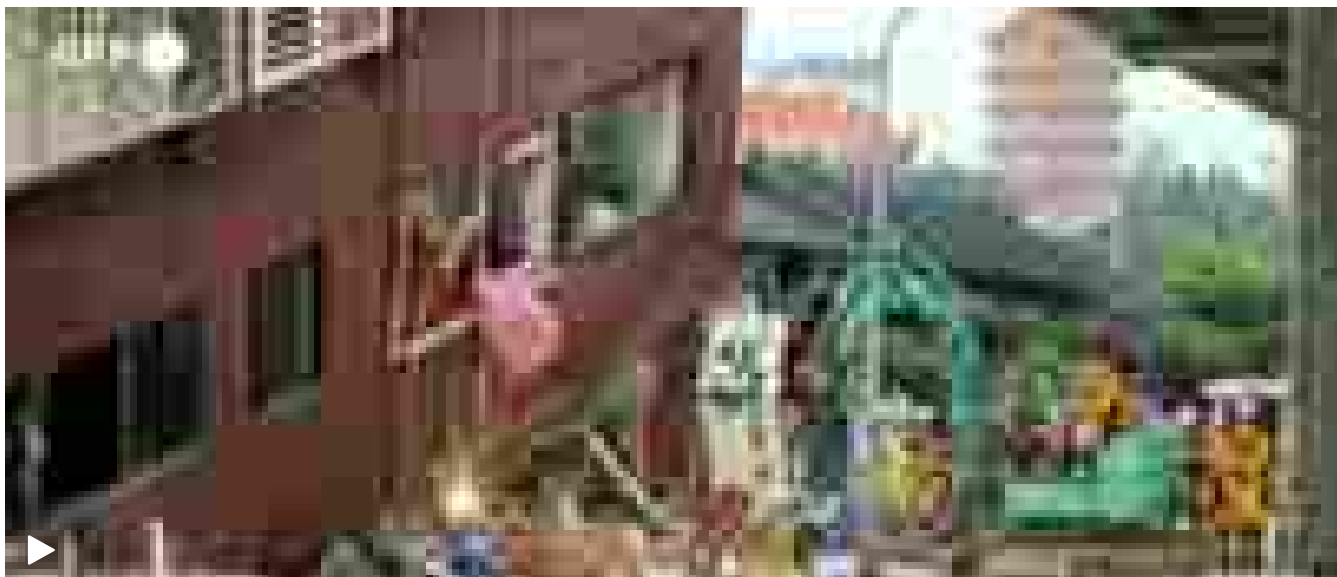
**Newsletter ANSA**  
 Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella  
 mail

Iscriviti alle  
 newsletter

Menu

Siti Internazionali

Abbonati

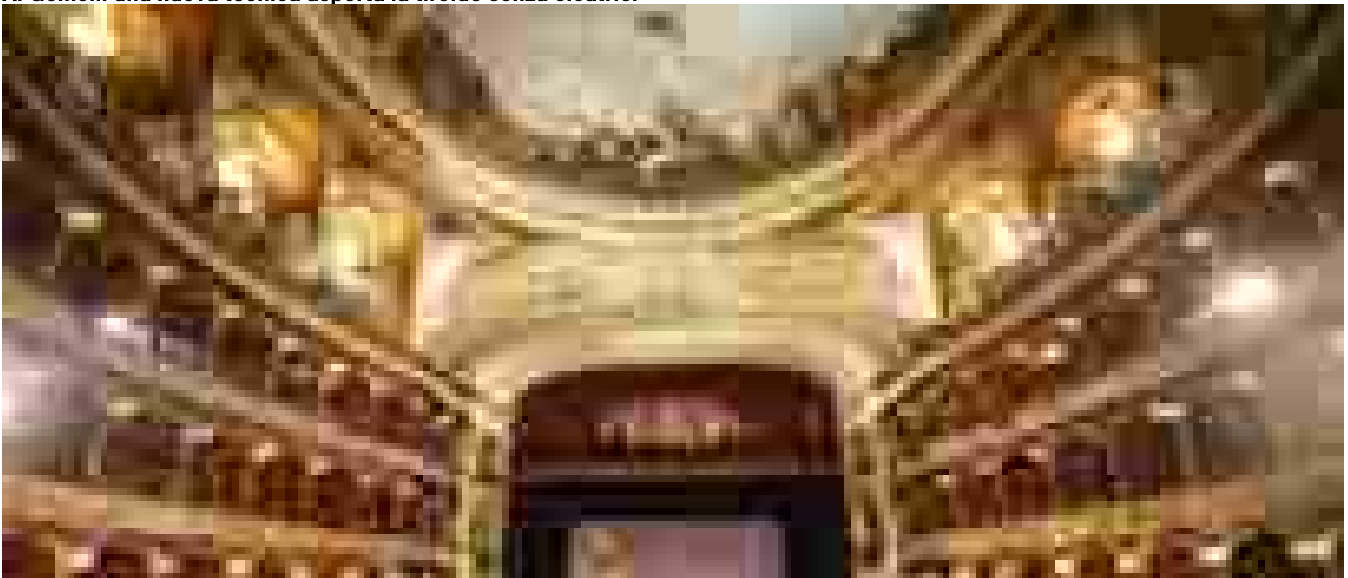


Terremoto a Taiwan, danni e macerie vicino all'epicentro nella contea Hualien

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**Al Gemelli una nuova tecnica asporta la tiroide senza cicatrici**



**La Camera approva la proposta di legge per i teatri monumento nazionale**

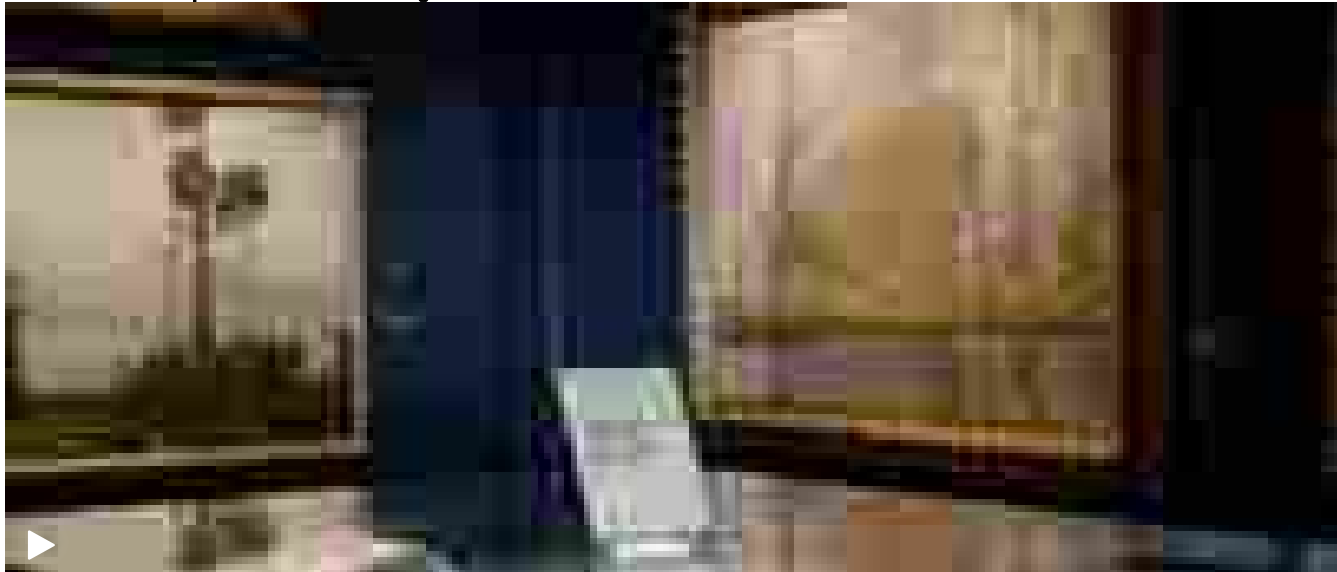


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Il New York Times presto anche in audio grazie all'IA



Più donne e giovani tra i collezionisti d'arte

Temi caldi [Gaza](#) [Damasco](#) [Israele](#) [Terremoto Taiwan](#)  
/ **MOTORI** / [Industria e Analisi](#)

Naviga :

# Urso, 'a Mirafiori bisogna produrre 200.000 auto'

Stellantis, Torino cuore pulsante. I sindacati, nessuna risposta

ROMA, 03 aprile 2024, 19:39

Amalia Angotti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**L**o stabilimento di Mirafiori è il cuore pulsante di Stellantis". Davide Mele, responsabile Corporate Affairs del gruppo in Italia, lo assicura al tavolo convocato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso al quale partecipano i sindacati, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo e l'Anfia. Tutti chiedono per la fabbrica torinese un nuovo modello che compensi il calo delle vendite della 500 elettrica e delle Maserati e riduca la cassa integrazione. "E' necessario che a Mirafiori si producano almeno 200 mila vetture.

Chiediamo che ci sia un modello di auto competitivo e rispondente alle esigenze del mercato interno anche alla luce degli incentivi" afferma Urso.

Mele non parla di un nuovo modello, ma assicura che "la 500 elettrica raggiungerà target ambiziosi a Mirafiori, numeri a tre cifre", il che vuol dire quota 100.000 unità grazie agli incentivi che possono portare il 20% in più di produzione.

Quanto alle Maserati "stiamo lavorando - spiega Mele - per l'elettrificazione sulla piattaforma Folgore dei nuovi modelli da produrre: oltre alla Gran Cabrio entro giugno la nuova Quattroporte". La prossima settimana a Mirafiori entrerà in piena produzione il nuovo reparto delle Meccaniche per la realizzazione dei cambi elettrificati che impiegheranno oltre 500 addetti, attività che si aggiungono agli hub per il riciclo e per le batterie. Il manager ricorda che Leapmotor, la start up cinese con cui Stellantis ha chiuso un'intesa lo scorso autunno, non ha ancora deciso nulla sulle produzioni da fare in Europa (nelle scorse settimane si è parlato di Mirafiori e della Polonia).

Insoddisfatti i sindacati. "Giudichiamo questo tavolo non sufficiente. Non abbiamo avuto risposte rispetto alle nostre richieste" afferma il segretario della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, mentre Gianluca Ficco, segretario nazionale della Uilm, parla di "incontro interlocutorio". "Il contributo di Stellantis al tavolo è stato imbarazzante.

leri come oggi non ha dato risposte" dice il segretario nazionale Fiom-Cgil, Samuele Lodi.  
 Anche Cirio e LO Russo sottolineano la necessità di un nuovo modello per Mirafiori. "Lavoriamo in questa logica con un approccio costruttivo: chiediamo a Stellantis impegni su questo e siamo disponibili a collaborare, come abbiamo fatto per il polo del riciclo" dice il governatore del Piemonte.  
 Domani al Mimit si parlerà dello stabilimento di Atesa dove si producono i veicoli commerciali di Stellantis.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Guarda anche

Stellantis conferma i 5 modelli elettrici a Melfi

Ultima ora

19:44

Orsini: 'Ora Confindustria si stringa in un progetto di unità'

19:15

Garrone, ho voluto evitare 'una vittoria di Pirro'

19:01

Schlein, la candidatura di Salls alle europee non è in campo

18:47

Gantz, 'dobbiamo andare a elezioni anticipate a settembre'

18:37

Telefonata tra i ministri della Difesa francese e russo

Video >

18:19

Powell, serve più fiducia su calo inflazione per taglio



Roma, le richieste dei giovani per le elezioni europee



Gerusalemme, famiglie degli ostaggi protestano durante una riunione della Knesset

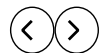


Terremoto a Taiwan, danni e macerie vicino all'epicentro nella contea Hualien



Il Papa: "Rammarico per i volontari uccisi a Gaza"

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

3 aprile 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 20°C



asknews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024



CRONACA VIDEONEWS

Sit-in giornalisti Agi, l'opposizione in piazza (da Conte a Calenda)

3 APRILE 2024

ECONOMIA MOTORI

## Stellantis, Urso: 200mila auto a Mirafiori. Mele: Torino cuore pulsante

Gruppo: Servono incentivi. Agire su costi lavoro ed energia

APR 3, 2024 Auto

info & imprese



asknews

Segui la Pagina

173.814 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Milano, 3 apr. (askanews) – Torino con Mirafiori rimane il “cuore pulsante” di Stellantis, ma per aumentare la produttività dello storico stabilimento Fiat dove si realizzano 500 elettriche e Maserati, servono gli incentivi per l’elettrico e occorre lavorare sulla competitività del sito agendo su “fattori esterni”, come il costo del lavoro e dell’energia. E’ quanto sostenuto da Davide Mele responsabile Corporate Affairs di Stellantis in Italia all’incontro su Mirafiori al Mimit, la seconda riunione dedicata ai siti produttivi del gruppo a cui hanno partecipato anche le istituzioni locali (Regione Piemonte e Comune di Torino), Anfia e le organizzazioni sindacali.

Per il Ministro Urso a Mirafiori si devono produrre “almeno 200mila auto” per arrivare all’obiettivo condiviso con Stellantis di realizzare un milione di veicoli in Italia.

Mele ha spiegato che a Mirafiori si possono produrre fino a 100mila 500 elettriche l’anno e che Stellantis realizzerà il più grande progetto in Europa con l’Automotive Park entro il 2030. Secondo la Fim-Cisl nel 2023 a Mirafiori si sono prodotte 77mila 500 elettriche e circa 8mila Maserati per un totale di 85mila auto.

Per il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio e per i sindacati, che hanno confermato lo sciopero unitario del 12 aprile, per arrivare a 200mila veicoli l’anno a Mirafiori serve un secondo modello di massa. Gli investimenti pari a 240 milioni di euro, fatti a Mirafiori per l’hub del riciclo e delle batterie e per la produzione di cambi elettrificati che impiegherà, secondo la Fim 500 addetti, “vanno bene, ma riteniamo che la sola 500 elettrica e le Maserati non siano sufficienti a saturare gli impianti e l’occupazione”, ha detto al Tavolo il segretario generale Fim-Cisl Ferdinando Uliano.

“Chiediamo un rilancio dello stabilimento che passa attraverso la produzione di nuovi modelli e l’assunzione di giovani. Senza questi punti il rischio è che tra sette anni Mirafiori chiuda per consunzione in quanto tutti gli addetti saranno in pensione. Questo determinerebbe l’ulteriore impoverimento di Torino”, ha detto Edi Lazzi, segretario generale della Fiom di Torino.

## Al Mimit tavolo su Mirafiori, Urso chiede un modello per l'Italia Agenzia di stampa Itaipress - Ital

Al Mimit tavolo su Mirafiori, Urso chiede un modello per l'Italia

3 Aprile 2024

ROMA (ITALPRESS) - Si è tenuto a Palazzo Piacentini, sede del Mimit, il secondo incontro per l'analisi degli stabilimenti produttivi di Stellantis in Italia, incentrato sull'impianto di Mirafiori di Torino. Il tavolo, presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha visto la partecipazione del presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, del sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, dei rappresentanti dell'azienda, dell'Anfia e delle organizzazioni sindacali. "Dall'incontro di oggi è emersa una posizione condivisa del sistema Piemonte e del sistema Italia sulla necessità di rilanciare lo stabilimento di Mirafiori per arrivare a produrre almeno 200 mila vetture", ha sottolineato Urso, che ha poi evidenziato che "in questo modo si renderebbe realistico l'obiettivo, più volte confermato dall'azienda, di un milione di veicoli realizzati da Stellantis sul territorio nazionale". Il ministro ha chiesto poi chiarezza su "come e in quanto tempo l'azienda pensi di raggiungere questo intento e soprattutto che impatto avrà sull'indotto e sull'occupazione". Urso ha infine spiegato che "con le altre istituzioni ha condiviso la richiesta che venga prodotto nel sito di Mirafiori almeno un altro modello che risponda alle esigenze del mercato italiano", sottolineando come "al momento a Torino si producano modelli come la 500 elettrica o a marchio Maserati, che sono rivolti per la gran parte all'estero". Da parte sua Stellantis, per voce di Davide Mele, responsabile Corporate Affairs della società in Italia, ha sottolineato come "senza voler sembrare troppo campanilista ma semplicemente oggettivo, Torino, con Mirafiori e tutto il Piemonte è, e lo sarà anche in futuro, la città o la Regione da cui parte tutto, il cuore pulsante di decisioni che non si limitano soltanto al nostro Paese ma che coinvolgono tutta l'attività mondiale di Stellantis. Siamo convinti di aver creato la capacità per garantire un futuro ai nostri stabilimenti adeguato all'ambizione comune del milione di veicoli".

Critici Fiom e Cgil, secondo cui "non sono ancora arrivate risposte da parte di Stellantis in merito alla responsabilità sociale e alle garanzie per le lavoratrici e i lavoratori di Mirafiori. L'ingente utilizzo di ammortizzatori sociali che per le carrozzerie di Mirafiori è previsto fino alla fine dell'anno, unitamente al piano di uscite volontarie incentivate, mette seriamente a rischio anche il lavoro avviato il 6 dicembre scorso e dei relativi tavoli tecnici. Serve quindi che l'amministratore delegato Carlos Tavares sia convocato a Palazzo Chigi per chiarire le reali intenzioni del gruppo in Italia e dare le giuste garanzie richieste a salvaguardia di uno dei settori strategici per l'occupazione e l'economia del nostro Paese".

Per il segretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano, ha osservato come "il lavoro d'investimento su hub di riciclo e batterie, battery Hub e cambi elettrificati, vanno bene ma la situazione produttiva e occupazionale dell'area torinese, con questi numeri, riteniamo non siano sufficienti a saturare gli impianti e l'occupazione. L'elettrificazione del brand Maserati non pensiamo sia sufficiente a saturare Torino, serve per questo una vettura di largo consumo. Il tema della possibile cessione di Comau annunciata da Stellantis, riteniamo che rappresenti una realtà strategica per tecnologia e competenze su cui stiamo aspettando ancora delle risposte da parte del Gruppo".

Gli incontri proseguiranno domani alle ore 13.30, con focus sul sito di Atesa.

(ITALPRESS).

- Foto: Agenzia Fotogramma -

Vuoi pubblicare i contenuti di Itaipress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo [email protected]

Share

**IMMATRICOLAZIONI**

Effetto attesa per gli incentivi,  
-3,7% il mercato auto a marzo

Filomena Greco — a pag. 14

# Effetto attesa per gli incentivi: -3,7% il mercato auto a marzo

## Veicoli

Dopo 19 mesi di recupero a marzo le immatricolazioni sono state 162.083

Stellantis segna un calo dell'11,6% sul marzo 2023 Volkswagen cresce del 3,3%

### Filomena Greco

TORINO

Primo segno meno sul mercato auto italiano dopo 19 mesi di recupero dei volumi. Il mese scorso le immatricolazioni sono state 162.083, il 3,7% in meno rispetto al 2023. Un risultato condizionato dall'«effetto attesa» per i nuovi incentivi auto definiti dal ministero delle Imprese e del Made in Italy ma non ancora diventati operativi. Secondo il Centro Studi Promotor guidato da Gian Primo Quagliano, «questa contrazione interrompe una serie di incrementi mensili che durava dall'agosto 2022 ed è un bruttissimo segnale perché il mercato dell'auto italiano per ritornare ai livelli ante-crisi, cioè a quelli del 2019, deve colmare ancora un vuoto molto consistente». Nel primo trimestre dell'anno le immatricolazioni sono state 451.261, in crescita comunque del 5,7% sul primo trimestre del 2023, ma con un gap del 16,1% rispetto allo stesso periodo del 2019. Per gli operatori del settore si tratta dunque di una

doccia fredda che rende ancora più urgente la necessità di accelerare sul nuovo piano di Ecobonus per auto, veicoli commerciali e due ruote. Mercato, quest'ultimo, che risente del momento negativo e chiude le immatricolazioni a marzo in calo del 5,2%.

A soffrire di più sono soprattutto le vendite di modelli di auto ricaricabili, full electric (Ev) e plug in (Phev), che spingono l'Italia in fondo alla classifica dei paesi europei. «Il rallentamento delle immatricolazioni di auto ricaricabili e, in particolare, delle elettriche, le cui vendite calano del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre, rende ancora più evidente quanto sia necessaria una rapida applicazione del nuovo schema di incentivazione, onde evitare che l'effetto attesa continui a pesare sulla domanda» sottolinea Roberto Vavassori presidente dell'Anfia (imprese della filiera auto). Sul fronte della transizione energetica, aggiunge l'Unrae (case produttrici straniere), i dati di marzo indicano le Bev (full electric) ferme a quota 3,3% e le Phev (Ibride Plug in) al 3,5% sul totale mercato. «Anche i risultati di marzo confermano come la prolungata attesa degli incentivi stia determinando una paralisi del mercato per le motorizzazioni a più basse emissioni» commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. Per invertire il trend, l'Unrae chiede di eliminare il tetto di prezzo alle auto con emissioni 0-20g/Km (a 35mila euro) e di puntare sulla leva fiscale, con la revisione del trattamento fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo - agendo ad esempio su detraibilità Iva e deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> - e la riduzione del periodo di ammortamento a 3 anni. In questo contesto, si aggiunge l'indagi-

ne congiunturale mensile realizzata dal Centro Studi Promotor dalla quale emerge che il 62% dei concessionari intervistati segnala un basso livello di acquisizione di ordini, con un 64% di dealer che prevede per i prossimi mesi stabilità sui bassi livelli di marzo.

Tra le case produttrici, Stellantis fa peggio del mercato, segna un calo dell'11,6% delle immatricolazioni su marzo 2023, con tutti i brand in terreno negativo. Volkswagen invece cresce del 3,3% grazie soprattutto ai volumi del marchio principale della casa tedesca. Tra gli altri brand, Ford perde oltre il 20% mentre tengono bene il mercato BMW, Mercedes e Volvo, che cresce di mille unità su marzo 2023. Va male invece a Tesla che dimezza le vendite nel mese. Tra i new player, i cinesi di MG raddoppiano i volumi nel trimestre rispetto al 2024 e raggiungono quasi le 10 mila immatricolazioni in Italia, male invece Link&Co. Buona la performance nel mese delle asiatiche Toyota (+31,8%) e Hyundai. Crescono i numeri dei francesi di Renault nel mese anche se da inizio anno le vendite restano sui livelli del 2023.

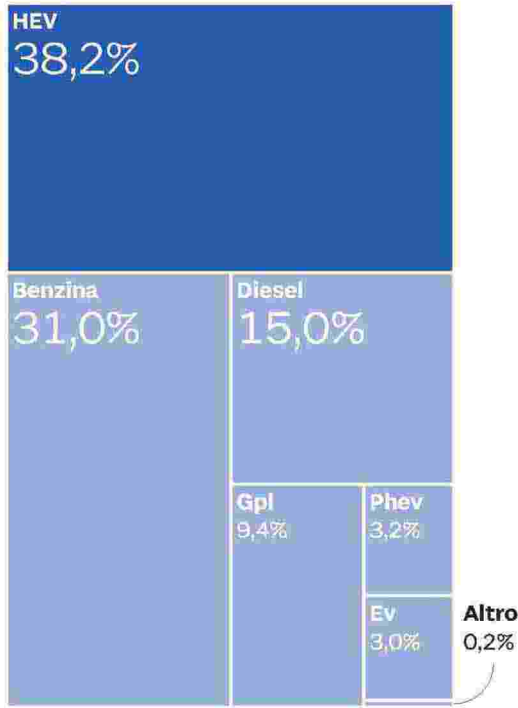
Questa frenata sul mercato delle auto nuove corrisponde ad un comparto dell'usato che continua a crescere anche nel primo trimestre del 2024, del 9,4%. Tutto questo, evidenzia Gian Primo Quagliano, «mentre in paesi all'avanguardia per la diffusione dell'auto elettrica si comincia a sostenere che per accelerare la transizione il ricorso agli incentivi sia uno strumento superato e che occorrerebbero misure strutturali come l'eliminazione dell'Iva sui modelli full electric».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Lo scenario delle immatricolazioni

### ALIMENTAZIONE DELLE AUTO VENDUTE

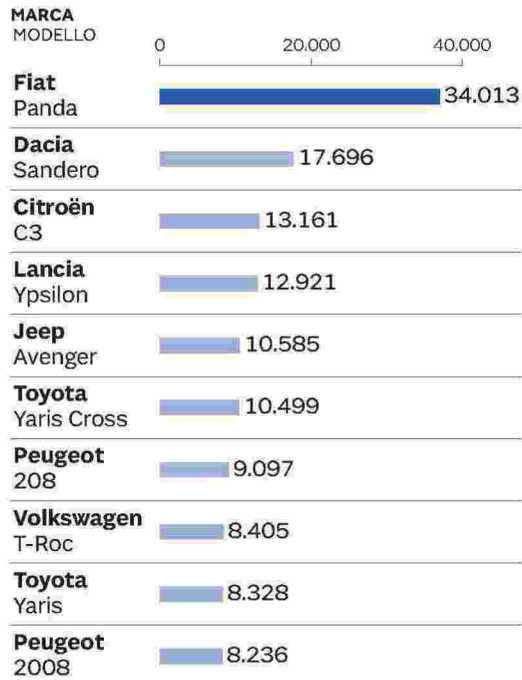
Periodo gennaio-marzo. In %



Fonte: Anfia

### LA TOP TEN

Periodo gennaio-marzo. In %



Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

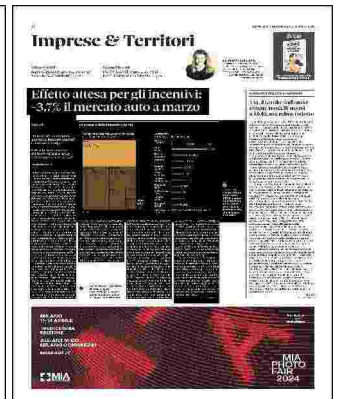
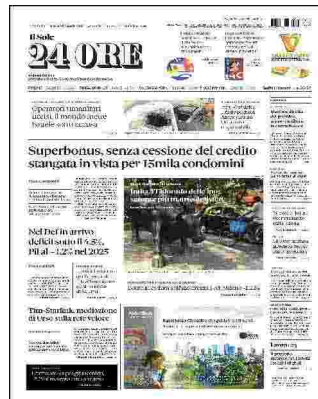


**TRA I BRAND**  
**A marzo Ford**  
**perde oltre**  
**il 20% mentre**  
**tengono bene**  
**Bmw, Volvo**  
**e Mercedes.**  
**Va male Tesla,**  
**che dimezza**  
**le vendite**



**Giù le immatricolazioni**  
**di auto plug in**  
**ed elettriche: - 34,4%**  
**per le vendite a marzo**  
**e - 18,5% nel trimestre**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





## L'AUTOMOTIVE

# Vendite auto in calo effetto boomerang degli incentivi statali

Marzo vira in negativo dopo diciannove rialzi consecutivi del mercato i consumatori attendono gli aiuti pubblici che non sono ancora partiti

di **Diego Longhin**

**TORINO** – Alla fine è successo, dopo diciannove risultati positivi consecutivi è arrivato il primo segno meno. E potrebbe essere l'inizio di una serie. A marzo - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 162.083 vetture nuove, il 3,7% in meno dello stesso periodo del 2023. Le previsioni già a dicembre indicavano un 2024 complesso, più difficile rispetto al 2023, quando le case automobilistiche hanno potuto godere ancora della lunga coda del rimbalzo post-Covid. Il mercato auto in Italia nell'ultimo mese è andato in rosso: prima battuta d'arresto da agosto 2022. E a farne le spese, nel pieno della transizione verso la mobilità elettrica, sono stati proprio i veicoli a batteria: a marzo le registrazioni delle elettriche calano del 35,2% rispetto al 2023 e la quota di mercato scivola dal 4,8% al 3,3%. Se si guarda il trimestre la quota è al 2,9%.

Da gennaio sono state vendute in tutto 451.261 auto, con un incremento del 5,7% sul primo trimestre dell'anno scorso. Ragioni dello stop? La crisi generale, che ha prodotto una frenata delle vendite, oltre al fatto che chi deve cambiare l'auto aspetta da mesi i nuovi incentivi annunciati dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Sussidi più ricchi di quelli in vigore, fondamentali per rialzare le vendite delle vetture con la spina, ma se va bene i contributi ci saranno a maggio, dopo la firma di Palazzo Chigi e il passaggio in Cortei dei Conti.

Punto su cui si concentra l'attenzione dei rappresentanti delle diverse associazioni di categoria. «È d'obbligo continuare a sottolineare l'importanza e l'urgenza di rendere presto operativo il nuovo schema incentivi - sottolinea il presidente dell'Unrae, associazione che raccoglie le si-

gle delle case estere, Michele Crisci - altrimenti si rischia di arrivare a perdere metà dell'anno con un impatto estremamente limitato sul 2024». Sulla stessa linea anche l'Anfia, l'associazione che raccoglie le imprese dell'indotto, con il presidente Roberto Vavassori: «Il rallentamento delle immatricolazioni di auto ricaricabili e, in particolare, delle elettriche, rende più evidente quanto sia necessaria una rapida applicazione del nuovo schema di incentivazione, evitando che l'effetto attesa continui a pesare sulla domanda». Il segretario di Motus-E, Francesco Nasso, insiste sulla «necessità di attivare il nuovo ecobonus per scongiurare una paralisi del mercato auto, in un periodo dell'anno caratterizzato da volumi di vendite significativi».

Il gruppo Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, ha venduto a marzo in Italia - secondo le elaborazioni Dataforce - 52.125 auto, l'11,9% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 35,1% al 32,1%. Nel primo trimestre dell'anno le immatricolazioni sono 150.280, in aumento del 4,2% sul 2023 con la quota al 33,3% a fronte del 33,7%.

Ieri il ministro Urso ha aperto il giro di tavoli territoriali sulla situazione degli stabilimenti Stellantis. Primo appuntamento Melfi. Il gruppo guidato da Carlos Tavares ha confermato i nuovi cinque modelli. La vera questione, però, è l'indotto dello stabilimento in Basilicata dopo che Stellantis ha riportato dentro la fabbrica diverse lavorazioni. Per questo i sindacati, che chiedono anche un modello ibrido, non sono soddisfatti. Oggi tocca a Mirafiori. Rappresentanti dei lavoratori ed enti locali chiederanno un modello in più per la fabbrica torinese dove si produce la 500 elettrica e due modelli Maserati per ridurre la cassa integrazione. I sindacati vogliono risposte sul

possibile trasloco della produzione della 500 tradizionale dalla Polonia a Torino e pensano di andare a trovare l'ad Tavares a Parigi se non saranno soddisfatti. © RIPRODUZIONE RISERVATA

## I numeri

### Elettrico in frenata

# -3,7%

#### Perdita

A marzo, le nuove immatricolazioni sono scese del 3,7% rispetto a un anno fa. Mentre nel primo trimestre il saldo rimane positivo (+5,7%)

# -35,2%

#### Quota green

Crollano le vendite delle auto elettriche. La quota di mercato sul totale delle varie tipologie è scesa dal 4,8 al 3,3%

# -11,9%

#### Stellantis

Il calo colpisce il leader di mercato: i modelli Stellantis hanno venduto quasi il 12% in meno, con la quota di mercato scesa dal 35,1 al 32,1%





▲ **In attesa**

Adolfo Urso è il ministro delle Imprese del governo Meloni: ha presentato i nuovi incentivi per il mercato auto a inizio febbraio ma non sono ancora operativi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

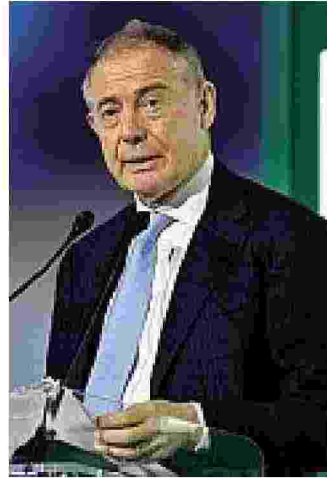


L'INCONTRO SU MELFI

## L'avviso di Urso a Stellantis: abbiamo dato, tocca all'azienda

di Bianca Carretto e Claudia Voltattorni

«Il governo ha già dato». Il ministro delle Imprese Adolfo Urso lancia un messaggio preciso a Stellantis e adesso dice che tocca all'azienda automobilistica dare una risposta. Ma al primo dei tavoli tematici sugli stabilimenti, quello su Melfi, il numero uno di Stellantis, Carlos Tavares, non c'era. Hanno presenziato i dirigenti dell'azienda italo-francese con il presidente della Regione Basilicata Vito Bardi, i rappresentanti dell'Anfia e i sindacati.



Il ministro Adolfo Urso

a pagina 24

# «Stellantis, il governo ha già dato»

Urso: ora tocca all'azienda adattare i suoi piani. Le accuse dei sindacati. Vendite giù dell'11,9%

ROMA «Il governo ha già dato - dice il ministro delle Imprese Adolfo Urso -, ha messo in campo una politica per l'auto, come cambiare la politica europea sul settore, ha realizzato un piano di incentivi, ora tocca all'azienda adattare il suo piano industriale: capisco che Carlos Tavares tuteli gli interessi degli azionisti, ma il governo tutela quelli degli italiani». Ma al primo dei tavoli tematici Stellantis sugli stabilimenti, quello di Melfi (Potenza), il numero uno di Stellantis non c'era. Presenti al Mimit con il ministro Urso, ancora una volta tutti gli altri

protagonisti coinvolti nel futuro del sito, dal presidente della Regione Basilicata Vito Bardi ai rappresentanti dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotiva) e i sindacati. Per l'azienda, i rappresentanti ma non l'ad del gruppo italo-francese: «Ma senza di lui, - protestano i rappresentanti sindacali - la discussione non va da nessuna parte: Carlos Tavares - dice Michele De Palma di Fiom Cgil - venga per il rispetto della dignità di questo Paese, dei suoi lavoratori e della sua storia industriale».

Urso spiega che a Melfi «il

gruppo ha confermato l'intenzione di realizzare 5 modelli full electric, impegno che Tavares prese al Mimit: ora attendiamo che questo impegno si tramuti in progetti concreti». Urso aggiunge anche che «l'Italia è un Paese molto attrattivo perché l'unico con una sola casa automobilistica» e «anche altri produttori senza ancora siti in Europa sono alla ricerca: almeno 8 le case automobilistiche che si sono affacciate a questo ministero».

I sindacati criticano però le mancate risposte su indotto ed esuberi e a Stellantis chie-

dono «impegni precisi: solo così - dice Ferdinando Uliano di Fim Cisl -, riusciremo a comprendere se ci sono le condizioni per la crescita dei volumi e una tenuta del sistema industriale». Ieri i dati Anfia delle immatricolazioni di marzo hanno registrato un calo dell'11,9% delle vendite Stellantis in Italia rispetto al marzo 2023, il calo complessivo è stato del 3,7%. Le auto elettriche hanno segnato un meno 34,4%. Oggi, si terrà il secondo tavolo Stellantis: il focus sarà sul sito di Mirafiori.

Claudia Voltattorni

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Auto, vendite giù a marzo crollano le elettriche: -34%

## I DATI

ROMA Mercato italiano dell'auto in frenata dopo 19 mesi consecutivi di crescita. A marzo - secondo i dati diffusi ieri dal ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 162.083 vetture nuove, il 3,7% in meno dello stesso mese del 2023. Da inizio anno sono state vendute in tutto 451.261 veicoli, con un incremento del 5,7% sul primo trimestre dell'anno scorso, ma ancora il 16,1% in meno rispetto al 2019, l'anno prima del Covid.

## L'EFFETTO

«Questa contrazione interrompe una serie di incrementi mensili che durava dall'agosto 2022 ed è un bruttissimo segnale perché il mercato dell'auto italiano per ritornare ai livelli ante-crisi, cioè a quelli del 2019, deve colmare ancora un vuoto molto consistente», commenta il Centro Studi Promotor. Brusca frenata in particolare per le auto elettriche che calano del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre. Il gruppo Stellantis ha venduto a marzo in Italia - secondo le elaborazioni Dataforce - 52.125 auto, l'11,9% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 35,1% al 32,1%. Nel primo trimestre dell'anno le immatricolazioni sono 150.280, in aumento del 4,2% sull'analogo periodo del 2023 con la quota al 33,3% a fronte del 33,7%.

A pesare sulle immatricolazioni è l'effetto attesa degli incentivi fino a 13.500 euro per un ammontare complessivo di 950 milioni. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha dato il via libera ma manca ancora il passaggio a Palazzo Chigi, poi ci saranno le ve-

rifiche della Corte dei Conti che avrà al massimo un mese di tempo per i suoi controlli. È quindi presumibile che gli incentivi non siano concretamente disponibili fino a maggio. Le case automobilistiche chiedono di fare presto per evitare che l'effetto attesa continui a pesare sulla domanda.

L'Anfia, l'associazione dei costruttori, intanto lancia un allarme sui contraccolpi che la crisi del Mar Rosso comincia ad avere sulle aziende della componentistica auto: l'84% ritiene che avrà effetti sulle attività. Il principale impatto riguarda i tempi delle consegne che sono più lunghi del previsto.

R.Ec.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vendite in calo dopo 19 mesi

**A MARZO IL CALO  
È STATO DEL -3,7%  
DOMANDA GIÙ  
IN ATTESA  
DELL'ARRIVO DEGLI  
INCENTIVI STATALI**



# Auto, vendite giù a marzo crollano le elettriche (-34%)

## I DATI

ROMA Mercato italiano dell'auto in frenata dopo 19 mesi consecutivi di crescita. A marzo - secondo i dati diffusi ieri dal ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 162.083 vetture nuove, il 3,7% in meno dello stesso mese del 2023. Da inizio anno sono state vendute in tutto 451.261 veicoli, con un incremento del 5,7% sul primo trimestre dell'anno scorso, ma ancora il 16,1% in meno rispetto al 2019, l'anno prima del Covid.

«Questa contrazione interrompe una serie di incrementi mensili che durava dall'agosto 2022 ed è un bruttissimo segnale perché il mercato dell'auto italiano per ritornare ai livelli ante-crisi, cioè a quelli del 2019, deve colmare ancora un vuoto molto consistente», commenta il Centro Studi Promotor. Brucsa frenata in particolare per le auto elettriche che calano del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre.

**DOPO 19 MESI  
LA DOMANDA  
TORNA IN CALO (-3,7%)  
PESA L'ATTESA  
DELLA DEFINIZIONE  
DEGLI INCENTIVI**

## L'EFFETTO

A pesare sulle immatricolazioni è l'effetto attesa degli incentivi fino a 13.500 euro per un ammontare complessivo di 950 milioni. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha dato il via libera ma manca ancora il passaggio a Palazzo Chigi, poi ci saranno le verifiche della Corte dei Conti che avrà al massimo un mese di tempo per i suoi controlli. È quindi presumibile che gli incentivi non siano concretamente disponibili fino a maggio. Le case automobilistiche chiedono di fare presto per evitare che l'effetto attesa continui a pesare sulla domanda.

Il gruppo Stellantis ha venduto a marzo in Italia - secondo le elaborazioni Dataforce - 52.125 auto, l'11,9% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 35,1% al 32,1%. Nel primo trimestre dell'anno le immatricolazioni sono 150.280, in aumento del 4,2% sull'analogo periodo del 2023 con la quota al 33,3% a fronte del 33,7%.

L'Anfia, l'associazione dei costruttori, intanto lancia un allarme sui contraccolpi che la crisi del Mar Rosso comincia ad avere sulle aziende della componentistica auto: l'84% ritiene che avrà effetti sulle attività. Il principale impatto riguarda i tempi delle consegne che sono più lunghi del previsto.



# Stellantis: Melfi riparte con cinque modelli green

► Nello stabilimento in Basilicata si punta a 260mila vetture a regime

► Il ministro Urso al tavolo: «Il governo ha già dato, adesso tocca all'azienda»

## IL CONFRONTO

ROMA Tante risposte ancora mancano, ma una è arrivata e non è di poco conto: a Melfi verranno prodotti cinque nuovi modelli, per una produzione complessiva, a regime, di 260.000 vetture l'anno. Si era già detto, è vero. Ma ultimamente erano circolate indiscrezioni su un modello in meno. La conferma che restano cinque è arrivata ieri durante il primo dei tavoli Stellantis al Mimit che ha dato il via alla seconda fase della ricognizione sul futuro nel gruppo nel nostro Paese, quella che analizza stabilimento per stabilimento.

La riunione di ieri, presieduta dal ministro Adolfo Urso con la partecipazione dei vari soggetti coinvolti (azienda, sindacati, presidente della Regione Basilicata, Anfia in rappresentanza dell'indotto), riguardava il sito di Melfi. Oggi ci sarà il tavolo su Mirafiori, domani quello su Atesa dove si producono veicoli commerciali. Nelle prossime settimane dovrebbero seguire gli altri, compreso Pomigliano. Un percorso da completare in questo mese per poi arrivare ad un accordo complessivo condiviso, «un documento conclusivo vincolante» precisa il ministro, con l'obiettivo di confermare gli impegni già presi da Stellantis con il governo di un milione di vetture prodotte in Italia.

Difficile allo stato capire se è un target davvero raggiungibile. Il mercato sta cambiando, la transizione verso l'elettrico non è indolore, e gli esuberanti (per ora complessivamente circa 3.500 e tutti da gestire con esodi incentivati) già annunciati dall'azienda danno il segno di un futuro ancora incerto. Nel frattempo le vendite languono, anche un po' per

colpa dei nuovi incentivi ancora al palo: a marzo in Italia le immatricolazioni sono calate del 3,7%, alle vetture del gruppo Stellantis è andata anche peggio, il calo è stato dell'11,9%. Insomma lo scenario resta preoccupante. E da quando la Fiat si è «dissolta» e trasformata in un gruppo internazionale, l'Italia ha perso la sua centralità. Carlos Tavares fa il suo mestiere, si guarda attorno e sceglie tra le migliori opportunità. Come quelle che gli offre la Serbia, ad esempio.

## IL BRACCIO DI FERRO

«Capisco che Tavares tuteli gli interessi degli azionisti, ma il governo tutela gli interessi degli italiani» ha sottolineato ieri il ministro Urso. Avvertendo: «Il gover-

no ha già dato. Ora tocca all'azienda adattare il suo piano industriale e finanziario rispetto a quello che il sistema Italia si aspetta». Tavares per il momento non replica. Ieri (e sarà così anche nei prossimi giorni) a rappresentare l'azienda c'era Davide Mele, responsabile Corporate Affairs di Stellantis Italia. Un'assenza, quella dell'amministratore delegato prevista, ma non apprezzata.

«Senza l'ad a questa discussione non va da nessuna parte. L'ad deve venire in Italia per rispetto di questo Paese» tuona il segretario della Fiom, Michele De Palma.

La Fim, guidata da Ferdinando Uliano, considera un passo avanti la conferma dei cinque modelli a Melfi. «Resta il nodo dell'indotto, sul quale non abbiamo dall'azienda ancora nessuna rassicura-

zione» dice preoccupato Uliano. A Melfi ci sono quasi quattromila persone che lavorano nell'indotto Stellantis.

La Uilm ha dei dubbi sul fatto che il mercato italiano nei prossimi anni assorba così tante auto

elettriche e chiede all'azienda di lasciare qualche modello ibrido a Melfi. Per Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore auto, quella di ieri comunque è stata «una cattiva giornata». E spiega: «Si fatica ad entrare nel merito. Si stenta ad arrivare a soluzioni condivise. Il timore è che lo scontro tra governo e multinazionale alla fine penalizzi l'Italia. Sarebbe una sciagura. Spero che nei prossimi incontri vada diversamente. Abbiamo bisogno di un accordo».

Urso ieri ha riferito che i contatti con altri produttori di auto interessati a produrre nel nostro Paese vanno avanti: «Il numero di case automobilistiche che si sono affacciate a questo ministero è ormai di sei, sette, otto case automobilistiche». Ben vengano altri produttori, osservano i sindacati. Ma si tratta comunque di progetti a medio/lungo termine. Nel frattempo è bene evitare che Stellantis vada via.

**Giusy Franzese**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OGGI IL FOCUS  
SU MIRAFIORI  
DOMANI ATESSA  
E NELLE PROSSIME  
SETTIMANE  
POMIGLIANO

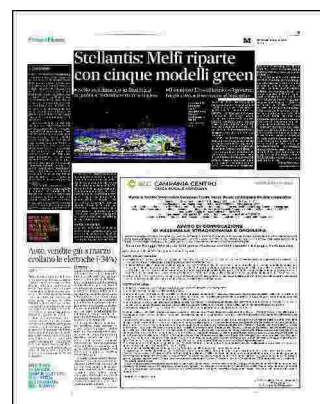


**Automobili prodotte nello stabilimento lucano Stellantis, a Melfi**

(foto Ansa/Antonio Vece)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**Il mercato frena e rallentano soprattutto le elettriche in attesa degli incentivi. Il gruppo di Tavares soffre di più e cala del 12%**

## In Italia immatricolazioni auto giù del 3,7% a marzo

DI ANDREA BOERIS

**R**allenta il mercato italiano dell'auto a marzo e Stellantis frena ancora di più. Complici due giorni lavorativi in meno, il mese scorso si sono registrate 162.083 nuove auto immatricolate, in calo del 3,7% rispetto alle 168.324 di marzo 2023. Guardando invece complessivamente al primo trimestre dell'anno il mercato segna una crescita del 5,7% sullo stesso periodo 2023 con 451.261 unità immatricolate, ma il dato vale ancora un -16,1% rispetto al pre-Covid, ovvero a gennaio-marzo 2019.

Sul fronte della transizione energetica, i dati di marzo indicano le auto elettriche a batteria (Bev) ferme a quota 3,3% e le ibride elettrificate (Phev) al 3,5%, sul totale mercato. «Il rallentamento delle immatricolazioni di auto ricaricabili (Bev e Phev) e, in particolare, delle elettriche (Bev) - le cui vendite calano del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre - rende ancora più evidente quanto sia necessaria una rapida applicazione del nuovo schema di incentivazione, onde evitare che l'effetto atteso continui a pesare sul-

la domanda», ha sottolineato Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. Dello stesso avviso Michele Crisci, presidente Unrae: «Considerando i tempi tecnici di tutti i prossimi passaggi della normativa ancora necessari, rischiamo di arrivare a perdere metà dell'anno e avere un impatto degli incentivi estremamente limitato sul 2024».

Tra le alimentazioni, infatti, il motore a benzina a marzo cresce come volumi e guadagna 3 punti di quota, al 31,4% del totale, 31,0% nel cumulato. Il diesel, in pesante calo a doppia cifra, a marzo invece scende di 5,1 punti, al 15,2% del totale nel mese, stessa quota del trimestre (-4,4 punti). Il Gpl conferma il 7,6% di quota nel mese e il 9,2% dei primi tre mesi dell'anno. Le vetture ibride guadagnano 4,5 punti e salgono al 39,0% di quota, al 38,3% nel cumulato, con un 11,0% per le full hybrid e 28,0% per le mild hybrid. Le auto Bev a marzo perdono 1,5 punti e si fermano al 3,3% di share (al 2,9% in gennaio-marzo), le Phev retrocedono di 0,8 punti rispetto a un anno fa, al 3,5% (3,2% nel cumulato).

Soffre Stellantis a marzo. Il mese scorso il gruppo guidato da Carlos Tavares

ha registrato 52.125 immatricolazioni rispetto alle 59.143 di marzo 2023, con un calo dell'11,9%. La quota del mercato in Italia, in base ai numeri elaborati dal gruppo su fonte Dataforce, è quindi scesa al 32,1% contro il 35,1% di marzo 2023. Si segnalano soprattutto i cali di Opel (-32,1%), Maserati (-25,6%), Peugeot (-21,1%) e Jeep (-11,7%), men-

tre Alfa ha fatto segnare un -9,7% e Fiat un -2,1%. Guardando invece ai primi tre mesi dell'anno, Stellantis ha registrato 150.280 immatricolazioni, in crescita del 4,2% rispetto alle 144.233 del 2023, con quota del mercato in Italia però in calo al 33,3% dal 33,7% dei primi tre mesi 2023.

A marzo sono comunque cinque i modelli Stellantis nella top ten, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (11.715 unità), seguita, al terzo posto, da Lancia Ypsilon (4.845), che recupera una posizione rispetto alla classifica del mese precedente, e, al quarto, da Citroën C3 (4.279). All'ottavo posto si colloca Jeep Avenger (3.261), seguita, al nono, da Peugeot 208 (3.201).

Tra gli altri marchi in evidenza la crescita di Toyota (+31,8%), Renault (+5%), Volkswagen (+4,2%) e MG (+66,9%), mentre Tesla è calata del 49,7%. (riproduzione riservata)





**AUTOMOTIVE**

# C'È VITA OLTRE STELLANTIS

Con il disimpegno dell'ex Fiat, «l'indotto» italiano da una parte soffre, dall'altra reagisce. I suoi componenti trovano sbocchi alternativi tra produttori di veicoli con strategie più focalizzate ed evolute. Intanto il governo sta cercando nuovi partner per valorizzare un comparto da **2.100 aziende** e **56 miliardi di fatturato**.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Due esempi di produzioni d'eccellenza dell'automotive italiano. Qui sotto, un fanale della Marelli Automotive Lighting e, a sinistra, un freno della Brembo.**



di Francesco Bonazzi



**I**n Italia gli «invisibili» sono loro, le 167 mila persone che fabbricano componenti per auto e furgoni e sono più del doppio dei dipendenti di Stellantis. Costruiscono sedili, marmitte, vetri, freni, volanti, cruscotti, carburatori e fanali di ogni tipo, ma non li vede nessuno. Per tutti sono, un po' sbrigativamente, «l'indotto Fiat». Anche se magari sono stati capaci di riciclarsi più che bene come fornitori di Audi e Volkswagen, case automobilistiche che vendono auto a prezzi ben maggiori di quelle italiane, fabbricandole in Ger-

mania e pagando gli operai il doppio.

Perché solo in Italia circola periodicamente la comoda storiella della «crisi mondiale dell'auto». Tedeschi e giapponesi, ma anche la Ferrari, dimostrano che costruire automobili belle nei posti giusti e con operai retribuiti in modo corretto è fondamentale per venderle sui mercati più evoluti e con margini più elevati.

Mentre produrre a poco prezzo un'utilitaria in Polonia o in Serbia e poi venderla sui mercati europei più ricchi si è dimostrata una strategia misera, se non perdente.

Il governo guidato da Giorgia Meloni, che dall'opposizione nel 2020 si espresse contro la vendita di Fca - Fiat Chrysler Automobiles - ai francesi parlando di «svendita» e «fuga dall'Italia», sta mettendo sul piatto dell'auto una manciata di miliardi e una serie di agevolazioni. A patto che il famoso «indotto Fiat», che andrebbe più correttamente chiamato «automotive», sia salvaguardato.

Non a caso, l'esecutivo tratta da settimane sottotraccia per l'insediamento di un secondo grande costruttore internazionale, magari al Sud (si parla della Puglia). E Stel-



## AUTOMOTIVE

lantis, attraverso la famiglia Agnelli-Elkann e i suoi giornali, è impegnata a scongiurare una simile minaccia al proprio monopolio. Un monopolio difeso con i denti ma trascurato nei fatti e che ricorda un po' quello che hanno combinato i franco-indiani di ArcelorMittal con l'Ilva.

L'automotive italiano è una filiera di qualità invidiabile, costituita da oltre 2.100 aziende che fatturano circa 56 miliardi di euro l'anno. Meriterebbe un'attenzione un po' maggiore dei pur rispettabili balneari. Fa un po' notizia, a livello locale, giusto quando ci sono crisi pesanti come quelle della Lear, che fabbrica sedili per auto e dipende dalle commesse Stellantis, o della Delgrossi, che produce filtri. Ma al suo interno ci sono marchi presti-

giosi come Brembo, Landi Renzo, Dell'Orto, Marelli, o Sogefi.

La narrazione catastrofista sull'«indotto Stellantis che perde colpi», come quella fatalista sui «cinesi che costruiscono a basso costo», oltre che essere largamente imprecisa non coglie un punto politicamente decisivo: l'Italia è l'ottava economia del pianeta e la seconda manifattura d'Europa (dietro alla Germania). Senza l'auto perderebbe un fondamentale baluardo dell'industria pesante, dell'innovazione tecnologica, della difesa e del design.

Con tutto il rispetto per il buon vivere, il cibo sano e l'artigianato di qualità, e nonostante quello che ha predicato per un ventennio una certa sinistra post-operaista

e ansiosa di non disturbare il manovratore Fiat, un Paese di 60 milioni di abitanti e una regione come il Piemonte (che ha metà del settore auto) non possono campare solo di slow-food, turismo, cultura e B&B. E questo vale anche a prescindere dalle legittime strategie di investimento della famiglia Agnelli-Elkann, che se n'è andata in Olanda puntando su lusso, moda, settore biomedico e servizi alla persona, mantenendo comunque una quota del 14 per cento di Stellantis, dov'è il primo azionista. Un azionista che non comanda, ma che incassa i dividendi e fa il lobbista a Roma. Per tutto il resto, ricatti occupazionali compresi, c'è l'amministratore delegato Carlos Tavares, che non vuole un secondo produttore in Italia, esige che la suicida transizione elettrica imposta da Bruxelles sia a carico dei contribuenti e in-

tanto pressa i fornitori italiani a trasferirsi in Marocco, Algeria, Asia e India. Il 19 marzo scorso, il manager portoghese è stato chiarissimo. Di fronte alle voci sempre più insistenti sull'arrivo di un concorrente cinese, ha scandito al *Sole 24 Ore*: «Noi oggi siamo leader del mercato italiano con il 33 per cento, mercato che sarebbe più frammentato», perché «non aumenterebbe in dimensione né in produzione. La battaglia vera sarebbe sui costi». Non solo, ma ha anche avvertito il governo che «un produttore cinese assemblerebbe automobili utilizzando fornitori cinesi. Noi non abbiamo paura della sfida cinese, ma indebolire Stellantis in Italia non aiuterebbe l'Italia».

**Nessuno ha osato ricordare a Tavares che proprio lui**, lo scorso 26 ottobre, aveva annunciato l'ingresso della multinazionale di cui è a capo nel capitale della cinese Leapmotor e la creazione di una joint venture «con i diritti esclusivi per l'esportazione e la vendita, nonché la fabbricazione dei prodotti Leapmotor al di fuori della regione cinese». Insomma, con la Commissione Ue che indaga per *dumping* sulle case cinesi e minaccia di bloccare l'invasione delle sue auto elettriche, l'Italia e Stellantis potrebbero diventare il cavallo di Troia di una Pechino sotto sanzioni. Detta crudemente, nell'auto il cinese è buono se lo portano Tavares e John Elkann, ma è

**John Elkann, presidente di Stellantis. A sinistra, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy.**





AUTOMOTIVE



GETTY IMAGES (3), IMAGO ECONOMICA (2)

cattivo se lo trovano Urso e la Meloni.

Unite i puntini delle recenti prese di posizione a favore di Pechino e Parigi da parte di un signore ancora influente come Romano Prodi (sì, colui che nel 1986 vendette l'Alfa Romeo alla Fiat anziché alla Ford) e il quadro è ancora più folle. Stellantis ha chiuso il 2023 con utili netti per 18,6 miliardi (+ 11 per cento sul 2022) e un fatturato in crescita a 189,5 miliardi (+ 6 per cento). Ha venduto 6,16 milioni fra auto e veicoli commerciali (+ 6,6 per cento), con le vetture elettriche in aumento del 21 per cento. E quest'anno distribuirà 4,8 miliardi di dividendi (in aumento del 16 per cento sul 2023) portando a quota 23 miliardi il totale degli utili distribuiti ai soci dal 2021, anno della fondazione di Stel-

lantis. Mentre alla Borsa di Amsterdam, solo nell'ultimo anno, il titolo ha messo a segno un balzo del 69 per cento.

**Insomma, anche se negli stabilimenti italiani siamo al quindicesimo anno consecutivo di cassa integrazione**, per gli Agnelli-Elkann e i loro soci le cose non vanno affatto male. Ma come ha notato il *Corriere della Sera*, nel 2022 il rapporto tra investimenti in ricerca e sviluppo e ricavi di Stellantis è stato solo del 2,9 per cento, contro il 6,3 per cento di General Motors, il 5,7 per cento di Mercedes, il 5,1 per cento di Volkswagen e il 4,6 per cento di Renault. Forse qualche dividendo in meno non avrebbe stonato, specie quando si chiedono incentivi di Stato.

In Italia si sono vendute 1.560.000 vetture nel 2023

(fonte: Anfia), con un aumento del 19 per cento sul 2022, ma rispetto al 2019 siamo sempre sotto del 18,3 per cento. Stellantis ne produce meno di un terzo e questo è un gran problema per l'economia nazionale. La sottoutilizzazione cronica degli ex stabilimenti Fiat colpisce i fornitori, sotto pressione anche per la frenata tedesca.

La mancata assegnazione di nuovi modelli da parte di Stellantis, solo nel Torinese ha portato alla scomparsa di 35 mila posti di lavoro, secondo i calcoli sindacali di Fiom-Cgil.

Al ministero del Made in Italy si sono fatti i conti e hanno concluso che per sostenere non solo l'occupazione in Stellantis (80 mila persone) ma tutto l'automotive italiano, serve che i francesi producano nella Penisola 1,3

milioni di auto e furgoni l'anno. E il 12 marzo scorso, il ministro Urso è stato chiarissimo con Stellantis: «Se nei prossimi anni non dovessimo registrare un contributo significativo nella produzione delle auto, le risorse destinate agli incentivi finora, pari a 5,3 miliardi di euro, sarebbero destinate a sostenere l'automotive». Già, la novità è che la filiera italiana dell'auto non è più il cortile di casa Fiat e le pressioni di Stellantis sui fornitori perché delocalizzino anche loro in Marocco, India e Asia, hanno imbastito la partita degli incentivi per la transizione green.

Secondo i costruttori dell'Anfia, la quota di fatturato medio dell'automotive italiano generata dalle vendite a Stellantis e Iveco è scesa dal 40,7 per cento del 2021 al 35,5 per cento del 2023. In parallelo, nello stesso periodo è cresciuta dal 59,3 per cento al 64,5 per cento la dipendenza da commesse straniere, che spaziano dalla Germania alla Francia (non Stellantis) e toccano anche costruttori statunitensi, giapponesi e cinesi.

Insomma, queste cifre dicono che continuare a venerare e/o temere una cattedrale mezza vuota, come è l'ex Fiat, non è lungimirante e neppure lo è diventare un Paese di semplici produttori in conto terzi. In Italia esiste lo spazio per una seconda casa automobilistica e le competenze industriali ci sono tutte. Da sempre. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Stellantis, al via il tavolo su Mirafiori al Mimit

È in corso al ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo sullo stabilimento Stellantis di Mirafiori. Presenti il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il sindaco di Torino, Stefano Lorusso, i rappresentanti dell'azienda, l'Anfia e le organizzazioni sindacali. Per Stellantis, presente al tavolo Davide Mele responsabile Corporate Affairs, mentre per l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) il direttore generale Gianmarco Giorda. LEGGI ANCHE Stellantis, tavolo in Comune:

"Raddoppiare la produzione di auto, l'azienda ci dica quali progetti ha" Secondo quanto appreso da fonti sindacali, il ministro Urso, aprendo l'incontro, oltre a rivendicare il lavoro fatto dal Governo in Europa rispetto all'uso dei combustibili green per motori Euro7, ha parlato del lavoro che si sta portando avanti in sede europea per introdurre, come negli Stati Uniti, dazi su auto elettriche extra Ue. Per quanto riguarda gli incentivi, Urso ha indicato che se dovesse riverificarsi quanto accaduto lo scorso anno - che oltre l'80% degli incentivi è finito per l'acquisto di auto estere - allora il sistema andrà rivisto. Nel suo intervento al tavolo, sempre secondo quanto appreso, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, ha ricordato la collaborazione con Stellantis, a partire dall'hub di riciclo ma ha espresso anche moltissime preoccupazioni rispetto alla produzione di auto a Torino. dalla situazione di Maserati ma anche sui volumi di Mirafiori. Leggi i commenti I commenti dei lettori





MENU CERCA

LA STAMPA  
QUOTIDIANO

ABBONATI

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

## Piano incentivi auto: ecco quando sarà operativo

Cosa ha detto Urso

TELEBORSA

Pubblicato il 03/04/2024  
Ultima modifica il 03/04/2024 alle ore 20:25

"Non può Stellantis da sola reggere lo straordinario indotto italiano, è necessario almeno un altro grande produttore in Italia" che "ha bisogno di un mercato interno produttivo di almeno **1,3 milioni di auto l'anno**". Lo ha detto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**,

intervistato a Zapping su Rai Radio 1.

Torino con Mirafiori rimane il **"cuore pulsante"** di Stellantis, ma per aumentare la produttività dello storico stabilimento Fiat dove si realizzano 500 elettriche e Maserati, servono gli incentivi per l'elettrico e occorre lavorare sulla competitività del sito agendo su "fattori esterni", come il **costo del lavoro e dell'energia**. È quanto sostenuto da Davide Mele responsabile Corporate Affairs di Stellantis in Italia all'incontro su Mirafiori al **Mimit**, la seconda riunione dedicata ai siti produttivi del gruppo a cui hanno partecipato anche le istituzioni locali (Regione Piemonte e Comune di Torino), **Anfia e le organizzazioni sindacali**.

Per il Ministro Urso a Mirafiori si devono produrre **"almeno 200mila auto"** per arrivare all'obiettivo condiviso con Stellantis di realizzare **un milione di veicoli in Italia**.

Sul **piano incentivi**: scatterà **"tra qualche settimana"** dopo il via libera della **Corte dei Conti**, ha detto ancora Urso sottolineando che Il decreto è stato pubblicato nel senso che, avendo conseguito le **firme di tutti i dicasteri interessati, è di fatto pubblico ma il piano incentivi scatterà quando avremo il via libera definitivo tra qualche settimana"** ha detto sottolineando che **"favorisce i modelli prodotti nel nostro Paese"**. Il provvedimento, ha aggiunto, "stanza 950 milioni di euro con più incentivi per chi rottama le auto più inquinanti, euro 0,1,2,3, e più incentivi a chi ha un reddito più basso in modo che il combinato disposto tra chi rottama un auto più inquinante per acquistare un'auto elettrica, e ha reddito sotto i 30mila euro, **può ricevere contributi fino a 13,750 euro**".

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

26/03/2024



Auto, Pichetto: stop ICE 2035 "fuga in avanti!"

16/02/2024

Urso: "incentivi principalmente alle auto prodotte in Italia"

05/02/2024

Esauriti incentivi per auto tradizionali, flop per le elettriche

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

03/04/2024

OPA Tod's, adesioni oltre il 37,8%

03/04/2024

CIR, rilevate oltre 212 mila azioni proprie

03/04/2024

Boom dei prezzi delle case a Napoli: su dell'11,5% in un anno

03/04/2024



# STELLANTIS, AI VIA IL TAVOLO SU MIRAFIORI: "Collaborazione ma in una cornice di rilancio"

**È il secondo incontro convocato dal ministero sui singoli stabilimenti del gruppo. Cirio e Lo Russo: preoccupati, ma disponibili al dialogo. I sindacati: situazione drammatica. Mele (Stellantis): Mirafiori è cuore pulsante del gruppo in Italia**

© 03/04/2024 Ludovico Fontana

L'ingresso principale della fabbrica Stellantis di Mirafiori

**D**a un lato l'azienda: **"Mirafiori è il cuore pulsante di Stellantis per l'Italia"**, ha detto il rappresentante affari societari per l'Italia **Davide Mele**. Dall'altro i sindacati: **"quella di Mirafiori è la situazione più drammatica che abbiamo all'interno del gruppo"**, ha dichiarato prima di entrare il segretario generale Fim Cisl **Ferdinando Uliano**. In mezzo le preoccupazioni dei rappresentanti istituzionali per il futuro del sito produttivo torinese. È iniziato stamattina al ministero delle Imprese e del Made in Italy il secondo incontro del "Tavolo Stellantis" dedicato ai singoli stabilimenti italiani: fa seguito a quello di ieri dedicato a Melfi. Partecipano i rappresentanti istituzionali, sindacali, dell'azienda e dell'Anfia, l'associazione nazionale delle filiera dell'industria automobilistica.

## Urso: rivedere gli incentivi

Il ministro **Adolfo Urso**, aprendo l'incontro, oltre a rivendicare il lavoro fatto dal Governo in Europa rispetto all'uso dei combustibili green per motori Euro 7, ha parlato - riferiscono fonti sindacali - del lavoro che si sta portando avanti in sede europea per introdurre, come negli Stati Uniti, **dazi su auto elettriche extra Ue**. Per quanto riguarda gli incentivi, Urso

## LEGGI ANCHE:

**VIDEO** Torino e il futuro di Mirafiori: vertice in Comune con Stellantis e sindacati

**VIDEO** Stellantis, utili+11%. Annunciati premi di produzione per i dipendenti.

**VIDEO** Stellantis, tavolo al ministero. Attenzione a Mirafiori che non cresce

**ha espresso le sue perplessità sull'efficacia** rispetto alle produzioni nazionali: su un miliardo di euro di incentivi, lo scorso anno l'80 per cento è finito su auto estere: un sistema da rivedere, se si continuasse così.

## Cirio e Lo Russo: preoccupati per lo stabilimento, aperti al dialogo

Il governatore **Alberto Cirio** ha ricordato la collaborazione con Stellantis, a partire dall'hub del riciclo, ma ha espresso anche moltissime preoccupazioni rispetto alla produzione di auto a Torino: ha detto che la Regione è aperta a tutte le collaborazioni, *“ma vorremmo che a Torino si continuassero a produrre auto”*. Dello stesso tono l'intervento del sindaco di Torino, **Stefano Lo Russo**, che ha ribadito la volontà di collaborazione con Stellantis dentro però una cornice di rilancio.

## L'azienda: Mirafiori cuore pulsante di Stellantis in Italia

Lo stabilimento di Mirafiori rappresenta il “cuore pulsante” di Stellantis in Italia, ha affermato - riferiscono fonti sindacali - **Davide Mele**, responsabile Corporate Affairs (affari societari) del gruppo automobilistico per l'Italia. Il manager ha poi sottolineato che i tavoli tecnici rappresentano un importante strumento e che **Stellantis condivide l'obiettivo di un milione di veicoli l'anno**. Mele ha aggiunto gli impegni su Mirafiori con un “brand di punta” come la 500, che da quest'anno sarà prodotta esclusivamente in Italia. E su Maserati, ha aggiunto, si sta lavorando per l'elettrificazione sulla piattaforma “Folgore” dei nuovi modelli da produrre: GranCabrio ed, entro giugno, la nuova Quattroporte. **Ha annunciato per la prossima settimana il lancio a Mirafiori del sito per la produzione di cambi elettrificati, che impiegherà oltre 500 addetti**. A queste attività si aggiungono, ha detto, l'hub per il riciclo e per le batterie. Ha ribadito, la necessità nella fase di transizione di incentivi. Mentre, per quanto riguarda la decisione di allocare in Polonia un'auto elettrica in collaborazione con Leapmotor, Mele ha precisato che Stellantis, al di là delle notizie riportate dalla stampa, non ha ancora deciso nulla.

## Uliano (Fim Cisl): situazione drammatica

*“Quella di Mirafiori è la situazione più drammatica che abbiamo all'interno del gruppo Stellantis. È uno stabilimento che non ha volumi perché si sono dimezzati. La linea Maserati è pressoché ferma, la 500 ha dimezzato i volumi. A breve non ci sono nuove assegnazioni, il primo modello riguarda il 2028”*.

Così il segretario generale della Fim Cisl, **Ferdinando Uliano**, prima di entrare al ministero. Per lo stabilimento di Mirafiori “la



*sola 500 elettrica e le attuali Maserati non sono sufficienti a saturare gli impianti e l'occupazione", ha poi detto al tavolo, mostrando comunque apprezzamento per gli investimenti fatti a Mirafiori in economia circolare e per la produzione dei cambi elettrici.*

**Tag** [stellantis](#) [Mirafiori](#) [Torino](#)

### Tematiche

[Alessandria](#)  
[Asti](#)

[Biella](#)  
[Cuneo](#)

[Novara](#)  
[Torino](#)

[VCO](#)  
[Vercelli](#)

### Social



### Redazioni

[Abruzzo](#)  
[Basilicata](#)  
[Calabria](#)  
[Campania](#)

[Emilia Romagna](#)  
[Friuli Venezia Giulia](#)  
[Furlanija Julijska k...](#)  
[Lazio](#)

[Liguria](#)  
[Lombardia](#)  
[Marche](#)  
[Molise](#)

[Piemonte](#)  
[Puglia](#)  
[Sardegna](#)  
[Sicilia](#)

[Toscana](#)  
[Trentino Alto Adig...](#)  
[Trentino Alto Adig...](#)  
[Tagesschau](#)

[Trail](#)  
[Umbria](#)  
[Valle d'Aosta](#)  
[Veneto](#)



condividi l'articolo



Il mercato italiano dell' auto segna la prima battuta d'arresto dopo 19 mesi consecutivi di crescita. A marzo - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 162.083 vetture nuove, il 3,7% in meno dello stesso mese del 2023. Da inizio anno sono state vendute in tutto 451.261 auto, con un incremento del 5,7% sul primo trimestre dell'anno scorso, ma una flessione del 16,1% rispetto al 2019. «Questa contrazione interrompe una serie di incrementi mensili che durava dall'agosto 2022 ed è un bruttissimo segnale perché il mercato dell' auto italiano per ritornare ai livelli ante-crisi, cioè a quelli del 2019, deve colmare ancora un vuoto molto consistente» commenta il Centro Studi Promotor. Brusca frenata per le auto elettriche che calano del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre. A pesare sulle immatricolazioni è l'effetto attesa degli incentivi fino a 13.500 euro per un ammontare complessivo di 950 milioni. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha dato il via libera ma manca ancora il passaggio a Palazzo Chigi. Poi ci saranno le verifiche della Corte dei Conti che avrà al massimo un mese di tempo per i suoi controlli. È quindi presumibile che gli incentivi non siano concretamente disponibili fino a maggio. «È urgente rendere presto operativo il nuovo schema incentivi: considerando i tempi tecnici di tutti i prossimi passaggi della normativa ancora necessari, rischiamo di arrivare a perdere metà dell'anno e avere un impatto degli incentivi estremamente limitato

## ECONOMIA



### LA FLESSIONE

Tesla, le consegne sono sotto le attese, a Wall Street perde il 6%. Prodotte 433.371 auto nel primo trimestre, consegnate 386.810



### MOBILITÀ GREEN

Nasce Iplanet: joint venture tra IP e Macquarie per elettrificare aree servizio sulla viabilità urbana ed extraurbana

sul 2024» afferma il presidente dell'Unrae Michele Crisci.

**Anche l'Anfia sottolinea** la necessità di «una rapida applicazione del nuovo schema di incentivi, onde evitare che l'effetto atteso continui a pesare sulla domanda». Il gruppo Stellantis ha venduto a marzo in Italia - secondo le elaborazioni Dataforce - 52.125 auto, l'11,9% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 35,1% al 32,1%. Nel primo trimestre dell'anno le immatricolazioni sono 150.280, in aumento del 4,2% sull'analogo periodo del 2023 con la quota al 33,3% a fronte del 33,7%. Dall'indagine congiunturale mensile realizzata dal Centro Studi Promotor emerge che il 62% dei concessionari intervistati segnala un basso livello di acquisizione di ordini, con un 64% di dealer che prevede per i prossimi mesi stabilità sui bassi livelli di marzo. L'Anfia lancia un allarme sui contraccolpi che la crisi del Mar Rosso comincia ad avere sulle aziende della componentistica auto: l'84% ritiene che avrà effetti sul proprio business. Il principale impatto riguarda i tempi delle consegne che sono più lunghi del previsto.



#### LA DEBACLE

Spagna, crollano le elettriche del 12,4% a marzo, plug-in a -6%. López-Tafall (Anfac): «Molto lontani dal raggiungere obiettivi»



condividi l'articolo



Mercoledì 3 Aprile 2024 - Ultimo aggiornamento: 11:10 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Tesla, le consegne sono sotto le attese, a Wall Street perde il 6%. Prodotte 433.371 auto nel primo trimestre, consegnate 286.810



Nasce Iplanet: joint venture tra IP e Macquarie per elettrificare aree servizio sulla viabilità urbana ed extraurbana



Spagna, crollano le elettriche del 12,4% a marzo, plug-in a -6%. López-Tafall (Anfac): «Molto lontani dal raggiungere obiettivi»

## MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Doppietta Toyota al Safari Rally, vince Rovannerà davanti a Katsuta. Neuville (Hyundai) 5°, allunga in classifica



Toyota domina il Safari Rally: in Kenia Rovannerà è in testa con oltre 2 minuti sul compagno di squadra Katsuta



La Mercedes è la grande delusione di questo avvio di campionato

## DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

## Mirafiori, chiesta la produzione di un nuovo veicolo

Auto / News

Mirafiori, chiesta la produzione di un nuovo veicolo

Il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio: "Chiederemo a Stellantis tutti insieme di produrre più auto in Italia e a Mirafiori"

Pubblicato il 3 Aprile 2024 ore 17:45

4 minuti

Nella giornata di ieri il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha parlato di quasi otto marchi automobilistici potenzialmente interessate a stabilire parte della loro produzione in Italia. Ma non solo: al termine del tavolo Stellantis su Melfi con i sindacati, infatti, lo stesso ministro si è espresso anche in merito ai rapporti con il gruppo italo-francese, chiedendo a quest'ultimo di cambiare passo in Italia.

Palla a Stellantis

"Il governo ha già dato, ha messo in campo una politica per l'auto, come cambiare la politica europea sul settore auto, ha realizzato un piano di incentivi per l'innovazione e uno per l'auto. Adesso tocca all'azienda adattare il suo piano industriale e finanziario rispetto a quello che il sistema Italia si aspetta, non il governo ma il sistema Italia - le parole di Urso riportate da Ansa - Capisco che Tavares tuteli gli interessi degli azionisti, ma il governo tutela gli interessi degli italiani".

Target 1 milione di veicoli

"L'azienda non ha presentato un piano oggi, per loro oggi era una interlocuzione, ma abbiamo chiesto che presentino in tempi brevi un piano chiaro stabilimento per stabilimento e questi giorni sono quelli che ci possono far capire se c'è un terreno comune con cui confrontarci, affinché alla fine ci sia un piano condiviso dalle forze sociali e produttive e quindi dai sindacati e dall'Anfia, che rappresenta l'indotto su quel che sarà il piano di sviluppo nel nostro Paese - ha aggiunto il ministro - Oggi è iniziato un percorso in cui si sono esaminate a livello complessivo gli obiettivi di produzione, un milione nel nostro Paese, e quali siano gli investimenti da realizzare".

Focus su Mirafiori

Praticamente nelle stesse ore, una risposta a distanza al ministro Urso è arrivata dal presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, che insieme al sindaco di Torino Stefano Lo Russo ha convocato a Palazzo civico nel capoluogo piemontese organizzazioni sindacali e imprenditoriali in vista del tavolo al Mimit su Mirafiori. "Chiederemo a Stellantis tutti insieme di produrre più auto in Italia e a Mirafiori perché solo così si garantisce l'occupazione e l'indotto. Domani avremo la grande opportunità di avere dall'azienda risposte chiare - le parole di Cirio - Per Mirafiori chiederemo coralmente un nuovo veicolo, perché solo facendo più auto si garantisce più occupazione e più indotto. Il governo ci sta credendo e sta rifinanziando gli incentivi in maniera importante. Stellantis deve fare la sua parte. E' giusto difendere Mirafiori, l'ingegneria, la direzione tecnica, ma non bisogna avere preclusioni su un altro produttore. Il Piemonte è una regione aperta a tutti coloro che vogliono venire a investire, che sia per produrre microchip oppure per produrre auto. Qui abbiamo una capacità produttiva fatta di persone di valore, di università, di ingegneria di ricerca e di tecnologia. Noi come Regione sappiamo spendere bene i fondi europei che mettiamo a disposizione di chiunque voglia creare occupazione".

Ultimi di Auto





## Crisi Mar Rosso: gli effetti sul mondo dell'auto

Auto / News

Crisi Mar Rosso: gli effetti sul mondo dell'auto

Gli effetti della crisi del Mar Rosso sul settore auto, con consegne in ritardo e difficoltà nel reperire le materie prime: l'analisi della situazione nei dati Anfia

Pubblicato il 3 Aprile 2024 ore 19:45

2 minuti

La crisi del Mar Rosso comincia ad avere effetti diretti sul settore auto e sull'indotto, in particolare quello della componentistica. A fotografare la situazione è stata Anfia, che in un focus su 70 aziende mette in luce come la maggior parte di queste abbia visto impattato il proprio business dalla situazione di tensione venutasi a creare nella regione.

Gli effetti della crisi del Mar Rosso

Gli attacchi degli Houthi alle navi di passaggio nel canale di Suez hanno infatti comportato la deviazione e il rallentamento di alcune rotte, con il 36,4% dei brand intervistati che ha incontrato difficoltà nell'approvvigionamento di materie prime e componenti e, tra queste aziende, il 10,4% ha avuto problemi con le materie plastiche e altrettanti con i semiconduttori, mentre il 14,3% ha riscontrato difficoltà con i componenti elettronici.

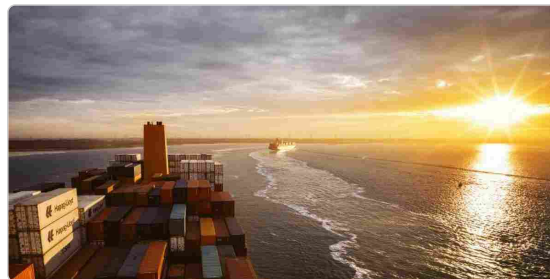
Tra ritardi e carenza di componenti

In particolare infatti gli effetti diretti della crisi del Mar Rosso sul settore automobilistico sarebbero sulle consegne e sull'approvvigionamento delle materie prime: oltre il 30% delle navi container passa per il canale di Suez, con flussi commerciali di cifre superiori ai 200 miliardi di dollari che negli ultimi mesi sono stati deviati verso il Capo di Buona Speranza.

Conseguenze importanti

Oltre ad un aumento dei costi delle spedizioni, si sono verificati anche importanti ritardi che hanno impattato sui cicli produttivi di diversi marchi automobilistici impegnati in Europa. Da Tesla a Volvo, passando per Suzuki, diversi brand hanno dovuto fermare la produzione per far fronte ai ritardi nelle consegne della componentistica. L'esperienza accumulata con la crisi dei microchip però, ha portato molti marchi, tra i quali Volkswagen, ad organizzare in maniera preventiva la propria catena di fornitura, scongiurando rischi concreti per la propria supply-chain.

Ultimi di Auto





Il ministro delle Imprese promette un miliardo di incentivi. Mercoledì nuovo impianto che impiegherà 500 persone, possibile l'arrivo di Tavares

# Urso: "Produrre più auto a Mirafiori" Stellantis: "Torino è il cuore pulsante"

## IL CASO

LUCA FORNOVO  
ANDREA JOLY  
TORINO

«C'è la necessità che nello stabilimento di Mirafiori si possano produrre almeno 200 mila vetture». Il ministro delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), Adolfo Urso ha convocato ieri a Roma il secondo round per il tavolo Stellantis. Il tema al centro dell'incontro era il futuro dello stabilimento piemontese di Mirafiori.

Oltre a Stellantis, hanno partecipato i sindacati, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo e l'Anfia. Urso ricorda il miliardo di euro di incentivi che il governo sta per mettere sul piatto e ha detto che servono «risposte chiare».

E le rassicurazioni non tardano ad arrivare, Davide Mele, responsabile Corporate Affairs del gruppo in Italia spiega che «lo stabilimento di Mirafiori è il cuore pulsante di Stellantis».

Il manager non parla di un nuovo modello ma spiega che

«la 500 elettrica raggiungerà target ambiziosi a Mirafiori, numeri a tre cifre», il che vuol dire quota 100 mila unità grazie agli incentivi che possono portare il 20% in più di produzione. Quanto alle Maserati, sottolinea Mele, «stiamo lavorando per l'elettrificazione sulla piattaforma Folgore dei nuovi modelli da produrre: oltre alla Gran Turismo, entro giugno la nuova Gran Cabrio». Urso mette poi in guardia l'azienda sui bonus per l'auto: «Se Stellantis non produce auto che corrispondono alle richieste del mercato, questi incentivi andranno ad autovetture prodotte all'estero e poi immatricolate in Italia e questo non ce lo possiamo permettere».

Ma l'azienda fa poi notare che gli incentivi «annunciati lo scorso febbraio dopo un anno di gestazione» ma ancora non si sa «quando saranno effettivamente operativi».

Già dalla prossima settimana a Mirafiori entrerà in piena attività il nuovo stabilimento per la realizzazione delle trasmissioni elettrificate eDCT che impiegheranno oltre 500 addetti per una produzione annuale a regine di 600 mila unità. Una nuova unità produttiva che si aggiunge all'Hub di Economia

Circolare e al Battery Technology Center, unici due esempi mondiali che Stellantis ha installato solo in Italia.

Mercoledì a Mirafiori è attesa l'apertura di questo nuovo impianto eDCT, mentre a Milano ci sarà il lancio della nuova Alfa Romeo Milano. Non è escluso che l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, possa essere presente a questo doppio appuntamento.

Mele ha poi ricordato che Leapmotor, l'azienda cinese con cui Stellantis ha chiuso un'intesa lo scorso autunno, non ha mai annunciato nulla sulle eventuali produzioni da fare in Europa (nelle scorse settimane sui giornali si era parlato di Mirafiori e della Polonia).

Ma le rassicurazioni arrivate dal manager non soddisfano i sindacati. «Giudichiamo questo tavolo non sufficiente» afferma il segretario della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano - «Non abbiamo avuto risposte rispetto alle nostre richieste». Gianluca Ficco, segretario nazionale della Uilm, parla di «incontro interlocutorio». E il segretario nazionale Fiom-Cgil, Samuele Lodi attacca: «Ieri come oggi Stellantis non ha dato risposte».

Al tavolo sono intervenuti il

presidente del Piemonte Alberto Cirio e il sindaco di Torino Stefano Lo Russo per proporre un nuovo modello per il rilancio di Mirafiori. «Collaboreremo con l'azienda», annunciano e chiedono due punti fondamentali: la produzione di un nuovo modello «per tornare a quota 200 mila auto all'anno» e il mantenimento della direzione tecnica e ingegneristica a Torino. L'obiettivo è «attrarre ma anche mantenere sul territorio giovani talenti». Due mosse per costruire le condizioni affinché il territorio torinese e Mirafiori siano competitivi a livello nazionale e internazionale e garantire l'occupazione e la domanda di lavoro alle tante industrie dell'indotto che costruiscono la spina dorsale dell'economia piemontese. Sul fronte sindacale l'attenzione sullo stabilimento di Mirafiori resta alta: venerdì 12 aprile sciopererà l'intero settore automotive. L'agitazione coinvolgerà sia i lavoratori di Stellantis che quelli e dell'indotto e saranno presenti anche il sindaco Lo Russo e il governatore Cirio. Oggi invece al Mimit si parlerà della fabbrica di Atessa dove si producono i veicoli commerciali di Stellantis. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il pressing di Cirio  
e Lo Russo  
"Fate come noi  
bisogna collaborare"**



## QUANTO STELLANTIS PRODUCE IN ITALIA

Il 2023 è stato un anno positivo, segnando un +9,6% rispetto al 2022

### MIRAFIORI CARROZZERIE

**85.940** unità

#### I modelli:

500 elettrica e le Maserati Levante, Ghibli, Quattroporte, Granturismo e Gran Cabrio con le nuove versioni Folgore full-electric

### MASERATI MODENA

**1.244** unità

#### I modelli:

La supersportiva MC20 di Maserati e la versione cabrio Cielo

### ATESSA

**230.280** unità

#### I modelli:

Fiat Ducato, Opel Movano, Citroen Jumper, Peugeot Boxer

### CASSINO

**48.000** unità

#### I modelli:

Maserati Grecale, Alfa Romeo Stelvio, Alfa Romeo Giulia

### POMIGLIANO

**215.000** unità

#### I modelli:

Fiat Panda, suv Alfa Romeo Tonale e Dodge Hornet

### MELFI

**170.120** unità

#### I modelli:

Fiat 500X, Jeep Compass e Renegade

### UNICO MODELLO ELETTRICO

La Fiat 500 prodotta a Mirafiori. Sono previste nuove produzioni per il 2024 a Melfi e ad Atessa



WITHUB

Fonte: Stellantis

### ADOLFO URSO

MINISTRO DELLE IMPRESE  
E DEL MADE IN ITALY



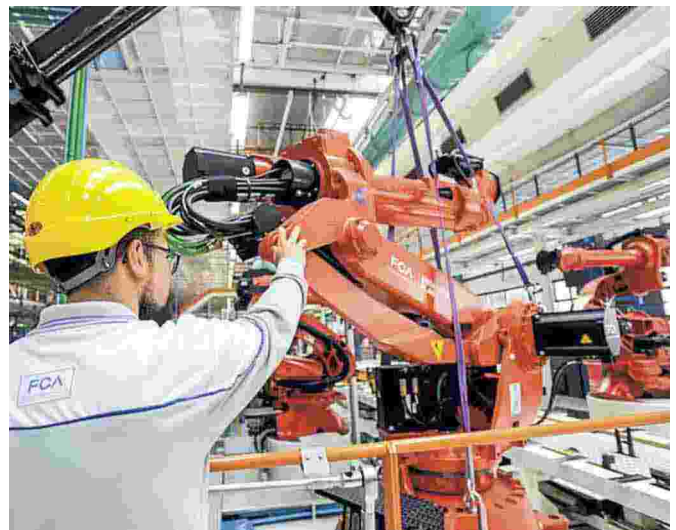
### DAVIDE MELE

RESPONSABILE CORPORATE  
AFFAIRS DI STELLANTIS IN ITALIA



C'è la necessità che a Mirafiori si possano produrre almeno 200 mila vetture all'anno

La 500 elettrica raggiungerà obiettivi ambiziosi a Mirafiori, numeri a tre cifre



## CRISI IN MAR ROSSO, DANNI ALL'AUTO

Un'indagine di Anfia sull'impatto della crisi nel Mar Rosso sull'industria automobilistica in Italia mostra che l'84% delle aziende del settore ne ha sofferto. Nello studio sono state interpellate 70 aziende (due terzi attive nella componentistica e un terzo nella costruzione). Il 34,9% di chi ha riscontrato criticità ha denunciato un allungamento dei tempi di consegna, il 31,6% un aumento dei noli, il 16,4% difficoltà nell'approvvigionamento delle materie prime e dei componenti e l'11,8% nella programmazione della produzione, problemi cui hanno fatto fronte ricorrendo a trasporti (35,4%) o fornitori alternativi (20,2%), e con la creazione di scorte (33,3%). Per il 35,9% delle aziende interpellate non sussistono i presupposti per interruzioni della filiera produttiva, mentre il 31,3% è convinta del contrario.







## Anfia: -15,3 mld il saldo import-export auto, +5,7 mld la componentistica

condividi l'articolo



Nei dodici mesi del 2023, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+41,1% rispetto ai dodici mesi del 2022). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +51,6% e +39,7%). Anche l'export in valore risulta in aumento rispetto a quello del totale del 2022, +26,7%, grazie sia alle autovetture esportate (+24,3%) che al valore dei veicoli industriali, il quale, dopo essere stato in calo nel primo trimestre dell'anno, nel cumulato gennaio-dicembre incrementa del 33,4%. È quanto emerge da un'analisi di Anfia. Il saldo è negativo per circa 15,3 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 1,8 miliardi per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,5% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel totale annuo del 2023, il 61,9% del totale.

Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (20,3%), seguiti da Giappone (3,6%) e Cina (3,0%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel 2023, crescono sia l'import, del 7,3%, che l'export, +7,0%, con un saldo positivo di circa 5,7 miliardi di euro (era di 5,3 nello stesso periodo del 2022). L'Europa rappresenta il 78,4% del valore dell'import ed il 79,3% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,3% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,2% del totale. «Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, in entrambi i casi rappresenta più del 20% del trade italiano. Seguono la Polonia e la Francia per quanto riguarda le importazioni, mentre Francia e Spagna completano la Top3 dei paesi di destinazione», conclude Anfia.

### ECONOMIA



#### L'APPELLO

Tajani: «Stellantis non lasci l'Italia, è tema di coscienza. Nessuno la può obbligare, ma richiamo al senso di responsabilità»



#### LA PROPOSTA

Pichetto: «Spero che a Mirafiori si facciano auto, ma si deve ragionare in ottica nucleare anche su grande area dismessa»





Aggiornato alle 01:23 - 6 aprile 2024

**Meteo Pescara**

11.0°C  
prossimi 6 giorni

Vai al meteo

# IL CENTRO



Edizione digitale

- Home
  - Chieti
  - L'Aquila
  - Pescara**
  - Teramo
  - Abruzzo
  - Attualità
  - Sport
  - Spettacoli
  - Foto
  - Video
  - Blog
- Prima Qui Europa

Sei in:

- Il Centro >
- Pescara >
- Marsilio: Stellantis assicura, farà...



## Marsilio: Stellantis assicura, farà mezzi elettrici ad Atessa

Urso conferma gli incentivi. Ma i sindacati chiedono investimenti ad azienda e Regione

di Daria De Laurentiis

05 aprile 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lo stabilimento dei furgoni commerciali di Atessa, grazie alla sua produttività e flessibilità, è ancora un punto fermo per Stellantis e suoi piani industriali futuri. Lo ha ribadito al presidente della Regione Abruzzo **Marco Marsilio** e ai rappresentanti sindacali riuniti al tavolo del Mimit a Roma, **Davide Mele**, responsabile Corporate Affairs per il gruppo Stellantis al tavolo programmato ieri a palazzo Piacentini, sede del ministero delle Imprese e del Made in Italy, dal ministro **Adolfo Urso** che ha voluto incontrare in questi giorni i rappresentanti di Stellantis per analizzare, stabilimento per stabilimento la situazione aziendale e il futuro produttivo del gruppo in Italia. Assieme a Urso anche il sottosegretario **Fausta Bergamotto** e **Gianmarco Giorda** di Anfia, associazione nazionale filiera industria automobilistica. Ma i sindacati frenano e avvertono sulla ormai impellente necessità di investimenti e sul rafforzamento del tessuto delle fabbriche di subfornitura. E serve un deciso programma di sviluppo sulle infrastrutture, come ricordato, ancora una volta, anche da Stellantis.

### IL FURGONE ELETTRICO.

«Da parte di Stellantis sono state fornite rassicurazioni sulla capacità e flessibilità dell'azienda di rispondere al mercato, sviluppare nuovi prodotti e, in particolare, il motore elettrico nello stabilimento di Atessa, già pronto ad aumentare i livelli di produzione non appena le richieste e le quote di mercato cresceranno».

Marco Marsilio esce soddisfatto dall'incontro al Mimit: «Abbiamo tuttavia ribadito», aggiunge, «che non basta investire sulla produzione della fabbrica, ma è necessario creare una rete con tutto il territorio, perché l'indotto coinvolge un numero di addetti quasi tre volte superiore a quello dello stabilimento di Atessa».

La replica del governatore abruzzese arriva dopo le parole del responsabile Stellantis, Davide Mele: «La nostra divisione di veicoli commerciali pro-one, grazie ai nuovi marchi frutto della fusione che ha dato vita al gruppo Stellantis e l'aggiunta nel 2023 del brand Toyota, ci ha aperto le porte per essere leader globali sui veicoli commerciali», rimarca il manager, «nel 2023 con una quota superiore al 30% della produzione di veicoli commerciali confermiamo la nostra leadership. Abbiamo le tecnologie per affrontare in maniera flessibile la transizione all'elettrico». Mele ha poi affrontato il tema delle infrastrutture necessarie al sito abruzzese per alzarne la competitività, come pure la questione relativa ai costi dell'energia che, ha detto, si sta affrontando nei tavoli tecnici. «L'Abruzzo ha fatto e continuerà a fare la sua parte», fa sapere Marsilio, «il prossimi 9 e 10 maggio organizzeremo anche una due giorni di convegni sul territorio abruzzese, dedicata proprio al confronto tra i principali portatori di interessi e le principali aziende del settore automotive, per affrontare al meglio e preparare il terreno alla transizione tecnologica in corso».

### IL FUTURO.

E a impegnare il gruppo motoristico in Italia e ad Atessa ci ha pensato il ministro Urso in persona. «Stellantis deve ribadire la leadership dello stabilimento abruzzese», dichiara, «anche a livello europeo e



salvaguardare al meglio le aziende della componentistica soprattutto nella fase di transizione verso l'elettrico. Un significativo stimolo alla produzione», aggiunge, «potrebbe arrivare proprio dal nuovo piano Ecobonus 2024 che prevede incentivi per i veicoli commerciali ad alimentazione elettrica».

Il ministro Urso ha anche sottolineato come i volumi produttivi dello stabilimento di Atessa sono cresciuti rispetto all'anno precedente. Per Anfia è invece necessario un piano decennale per creare le condizioni utili affinché Stellantis sia competitiva dentro un gioco di squadra dove la componentistica di prossimità possa rappresentare il valore aggiunto.

#### L'ALLERTA DEI SINDACATI.

Ma per preservare l'eccellenza di Stellantis ad Atessa occorrono, per **Gianluca Ficco**, segretario nazionale Uilm responsabile del settore automotive, e **Nicola Manzi**, segretario generale della Uilm di Chieti-Pescara, «investimenti da parte aziendale sulle nuove motorizzazioni, ma anche da parte delle istituzioni sul miglioramento delle infrastrutture e, più in generale, è necessaria una forte sinergia fra privato e pubblico per supportare la vocazione all'esportazione dei veicoli commerciali e difendere le imprese dell'indotto più vulnerabili». Si pensa infatti ad «importanti imprese dell'indotto che dipendono in tutto o in parte dalla fabbrica dei Ducato, come la Marelli di Sulmona, la Denso di San Salvo o la Baomarc di Atessa».

Anche la Fim-Cisl, per voce del segretario generale **Ferdinando Uliano**, dice che «è necessario tutelare le piccole e medie imprese dell'indotto, come anche il "distretto del tubo" nella provincia di Teramo, dove si producono sistemi di scarico e che dovrà essere riconvertito in funzione delle nuove produzioni green».

Preoccupazione per il segretario Fim è rappresentata anche dalla possibile sovrapposizione del sito polacco di Stellantis dove si producono veicoli commerciali di grandi dimensioni. «Per il sito di Atessa», conclude Uliano, «bisogna investire in futuro non solo sull'elettrificazione, ma anche sullo sviluppo e la produzione delle tecnologie a celle di combustibile ad idrogeno».

Critica la Fiom. «Dietro l'apparenza dell'aumento della produzione complessiva, si nascondono le incertezze sul futuro produttivo e occupazionale di Atessa», dicono **Samuele Lodi**, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile del settore mobilità, **Alfredo Fegatelli**, segretario generale Fiom-Cgil Chieti e **Pino Gesmundo**, segretario nazionale della Cgil ribadendo la necessità di un confronto diretto con il ceo di Stellantis, **Carlos Tavares** a Palazzo Chigi.

«Le linee produttive», spiega la Fiom, «sono obsolete, servirebbero ingenti investimenti anche riguardo il futuro modello elettrico, oggi assemblato con modalità pressoché artigianali. Un nuovo modello non c'è, sono tutti continui restyling». E un impegno sull'indotto lo chiede **Gianluca Gagliardi**, segretario Fismic Lanciano: «Chiediamo a governo e Regione», aggiunge la vice segretaria generale Fismic, **Sara Rinaudo**, «di implementare investimenti e risorse per migliorare le infrastrutture energetiche e logistiche e di creare un'area di sviluppo



verso la transizione con un progetto a lungo termine».

- Redazione
- Scriveteci
- Rss/xml
- Pubblicità
- Privacy
- Cookie Policy

Il Centro SpA, Largo Filomena Delli Castelli 10 - 65128 Pescara (PE) - P.IVA 02170590687

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.







# Furgoni ancora in corsa: Atessa mosca bianca di Stellantis in Italia

**Nello stabilimento in Abruzzo.** Dopo il boom dei veicoli commerciali registrato nel 2023, anche all'inizio del 2024 l'attività è cresciuta del 28,5%

## Lello Naso

Dal nostro inviato

ATESSA (CHIETI)

Le tre linee dello stabilimento Sevel di Atessa hanno qualcosa di unico nel panorama mondiale della produzione di veicoli. Nello stesso momento, uno dietro l'altro in una linea automatizzata, ci sono in produzione i mezzi più diversi - una motrice per camper, un ribaltabile, un furgone - e di cinque differenti marchi: Fiat, Peugeot, Citroën, Opel e Toyota (grazie a un accordo di collaborazione tra Stellantis e la casa giapponese). Ad Atessa lo chiamano il mix, una denominazione creativa per quella che in fondo è una complicazione produttiva, ma che tuttavia ha consentito di far crescere l'efficienza dello stabilimento da cui esce un veicolo commerciale al minuto, fino a 1.200 al giorno. I display ben in evidenza all'ingresso del reparto produzione indicano gli obiettivi di turno, 408 veicoli sulle tre linee, lo stato di avanzamento dei lavori, il potenziale ritardo sulla tabella di marcia.

Al tavolo sugli stabilimenti Stellantis in corso al ministero per le Imprese e il Made in Italy (Mimit), l'incontro su Atessa di giovedì scorso è stato senza dubbio il meno problematico, anche se i sindacati hanno enfatizzato le incertezze sugli investimenti, soprattutto sui modelli elettrici, e i timori sulla centralità del sito rispetto all'omologo polacco di Gliwice. Stellantis, invece, considera Atessa centrale nel piano di sviluppo del gruppo e un modello produttivo di riferimento per gli stabilimenti di veicoli commerciali all'estero. «Nel 2023», ha detto l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, alla presentazione delle nuove linee «abbiamo aumentato di sette volte l'efficienza. Il sito continuerà a svolgere un ruolo centrale nel nostro pia-

no strategico Dare Forward 2030, con il quale puntiamo a diventare leader globali nel mercato dei veicoli commerciali leggeri, in termini di tecnologia, produzione, quota di mercato e redditività». Un'apertura di credito esplicita per Atessa, una delle poche agli stabilimenti italiani del gruppo.

Forse non è un caso. Per certi versi, la storia di Stellantis è iniziata proprio ad Atessa con la prima joint-venture Fiat-Peugeot «per costruire in Italia i migliori furgoni disponibili sul mercato». Questo era l'obiettivo dichiarato dall'allora Fiat per lo stabilimento nato nel 1979 da un'intuizione dell'avvocato Agnelli e con le agevolazioni per l'industria nel Mezzogiorno. Un milione e duecentomila metri quadrati di superficie, più di un quarto coperta. Tre reparti - lastratura, montaggio e verniciatura - più di cinquemila dipendenti di media nei dodici anni (un picco di 6.837 nel 2019, oggi sono 4.951). Nel piazzale dello stabilimento, una stele ricorda l'inaugurazione del sito nel 1981. All'interno dell'edificio sono affisse le grandi fotografie in bianco e nero dell'evento. Si vedono il presidente della Repubblica Sandro Pertini con l'immane pipa e l'avvocato Agnelli che si appoggia a una stampella per i postumi di una delle sue cadute sugli sci.

Altri tempi. La Fiat, in Italia produceva 1,4 milioni di veicoli e aveva oltre 60mila dipendenti. Oggi ne produce circa la metà, con 45mila dipendenti. Nel 1981 i veicoli commerciali erano una componente importante, ma non decisiva, di un business dominato dall'auto. Chi avrebbe mai immaginato che a 43 anni di distanza i veicoli professionali (7,3 milioni di furgoni prodotti ad Atessa dal 1981) sarebbero diventati un pilastro dell'attività in Italia e delle vendite in Europa e nel mondo? Nel 2023 in Abruzzo sono stati prodotti 230.280 furgoni, circa il 30% dei 752.122 veicoli prodotti in Italia. L'obiettivo di un milione di veicoli, chiesto dal Governo, senza l'apporto

dei commerciali leggeri sarebbe un assoluto miraggio. I dati dei primi tre mesi del 2024, in calo del 9,8% rispetto al 2023, confermano le difficoltà: 170.415 unità prodotte in Italia contro le 188.910 del 2023. Ma mentre la produzione di autoveicoli segna un -23,8%, quella di veicoli commerciali evidenzia una crescita del 28,5%. Seguendo questo trend, i furgoni prodotti nel 2024 saranno più di 261mila.

Il mercato a valle continua a essere favorevole. La continua crescita dell'e-commerce in tutto il mondo sta spingendo il Ducato, veicolo ideale per le consegne dell'ultimo miglio. L'anno scorso Stellantis si è confermata leader del settore in Europa (con una quota di mercato superiore al 30%) e in Italia (con una quota del 45,5%). Il marchio Fiat Professional guida le vendite con una fetta di mercato del 26,1%, grazie al Ducato che ha conquistato il 29,3% nel suo segmento (la quota di Stellantis è salita al 43,8% con un incremento del 7,2%). L'obiettivo del piano strategico, e Tavares lo sottolinea in ogni occasione, è di superare Ford, attuale leader globale nelle vendite dei commerciali leggeri con un lieve vantaggio proprio su Stellantis. La spinta potrebbe arrivare da Asia, Medio Oriente e Sudamerica, dove i margini di crescita di Stellantis sono molto ampi. E dalle personalizzazioni dei veicoli, vero punto di forza di Atessa. Vengono fatte, con un metodo quasi artigianale, nel reparto considerato il cuore strategico dello stabilimento.

Qui, lo stesso Ducato può diventare un mezzo di trasporto di persone, di beni confezionati, di rinfuse, un'ambulanza, un camper. «Ogni cliente chiede un allestimento in base alle sue esigenze d'uso», dice l'ingegnere Alessia Di Marcello, responsabile della qualità dello stabilimento. In questo reparto non c'è una linea ma postazioni statiche. Di Marcello spiega che forniture, tempi e lavorazioni vanno or-

IL TAVOLO AL MIMIT  
**L'azienda conferma  
la volontà di potenziare  
il sito italiano  
I sindacati chiedono  
investimenti sui modelli**

MERCATO E OBIETTIVI  
**L'e-commerce spinge  
i veicoli commerciali  
Tavares punta  
a strappare a Ford  
la leadership globale**

ganizzati commessa per commessa. In due diverse postazioni ci sono i Ducato di Amazon e Ups. Non hanno ancora i brand, ma si riconoscono dal colore. Hanno aperture, pedane e scaffalature diverse, personalizzate per il packaging dei due clienti. La porta interna tra la cabina e il vano posteriore sembra identica. Ma Amazon ha la chiusura magnetica, mentre Ups ha la chiave. «Amazon l'ha voluta automatica perché con la scheda a ogni apertura e chiusura riesce a risparmiare venti secondi», spiega Di Marcello.

La commessa in preparazione è per il Messico, 400 veicoli. Non è una sorpresa. L'85% dei commerciali prodotti ad Atessa viene esportato in 75 Paesi. Anche se Stellantis e i sindacati, in questo caso concordi, al tavolo hanno lamentato le carenze infrastrutturali del territorio. Strade, ferrovie e porti che limitano potenzialità e competitività dello stabilimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Veicoli commerciali.** Le linee di produzione dello stabilimento Stellantis di Atessa in Abruzzo

# -15,3 miliardi

## SALDO COMMERCIALE AUTO 2023

Secondo l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) nel 2023, l'import di autoveicoli nuovi in valore è cresciuto del

41,1% rispetto al 2022. Il saldo dell'interscambio è negativo per circa 15,3 miliardi per le auto e positivo di circa 1,8 miliardi per i veicoli industriali.

## I NUMERI CHIAVE

# 65.160

### I veicoli commerciali

Stima della Fim Cisl sui volumi di produzione realizzati nel primo trimestre del 2024 nello stabilimento di Atessa del Gruppo Stellantis.

# +11%

### La produzione 2024

Crescita attesa della produzione di veicoli commerciali ad Atessa quest'anno secondo le stime Fim Cisl, lo stabilimento lavora su 15 turni e non sono previsti fermi.

# 4.951

### Gli addetti

Rilevazione sull'occupazione complessiva ad Atessa oggi dopo il picco di 6.837 dipendenti rilevato nel 2019. In settembre stabilizzati 180 lavoratori.



## Iniziativa dei Comuni

Al lavoro in bici:  
scatta il bonus  
nella busta paga

ROMA In Italia non è difficile trovare datori di lavoro disposti a incentivare la mobilità green, approfittando dei fondi messi a disposizione dagli enti pubblici.

Melina a pag. 14

# In ufficio con la bici bonus in busta paga

►La moda green del Nord Europa contagia anche i Comuni italiani  
Contributi a chi lascia a casa l'auto. Un'app traccia gli spostamenti

## IL FENOMENO

ROMA «Più pedali, più guadagni». Sarà per l'idea di ritrovarsi in busta paga cento euro in più, oppure per evitare di rimanere bloccati nel traffico, fatto sta che andare al lavoro con la bicicletta attrae sempre di più. In Italia da Nord a Sud non è difficile trovare datori di lavoro disposti a incentivare la mobilità green, approfittando dei fondi messi a disposizione dagli enti pubblici. Ha preso la palla al balzo, per esempio, il Comune di Battipaglia in provincia di Salerno, che l'anno scorso ha liquidato 1.356,73 euro ai dipendenti che si sono recati a lavoro con la bici, grazie ad un bando della Regione Campania; il finanziamento di 5.423,19 euro è servito a diminuire l'inquinamento e a migliorare la salute. I dipendenti disposti a lasciare a casa la macchina per almeno cinque giorni al mese si sono visti accreditare fino ad un massimo di 100 euro in busta paga. In ogni caso, i chilometri percorsi saranno monitorati con una tecnologia apposita, che avrà il compito di verificare l'effettivo percorso svolto e premiare soltanto chi effettivamente userà la bici per fare il tragitto casa-lavoro.

## IL CONTRIBUTO

Le modalità per ricevere l'incentivo sono simili ovunque: nel Comune di Rubano (Padova), il tragitto casa-lavoro o casa-scuola deve prevedere un percorso minimo di 3 chilometri; l'incentivo economico è di 0,25 euro al chilo-

metro per un tetto massimo di 6 euro al giorno e di 50 euro al mese. L'incentivo piace anche a Trento: un centinaio di dipendenti, 34 aziende del territorio, con circa 10mila dipendenti coinvolti e l'Università di Trento, con i suoi 15mila studenti, hanno aderito all'iniziativa. A Cuneo hanno calcolato quale è stato il vantaggio per il clima: nel 2023 sono stati risparmiati 40.102,27 kg di Co2, ovvero 286.441,47 chilometri pedalati in 91.914 viaggi; 900 in tutto i cittadini che dal 2021 hanno preso la bici per andare al lavoro. C'è chi pensa pure a sostenere l'acquisto della bicicletta, anche a pedalata assistita. La Regione Emilia Romagna anche per il 2024 ha messo a disposizione 2 milioni e 387mila euro di contributi per i maggiorenni. Il bando verrà rinnovato anche nel 2025: in tutto sono 9 i milioni di euro per il triennio 2023-2025.

## LUCI E OMBRE

Inutile dire che medici e amanti delle bici guardano con molto interesse alla svolta green. Anche se ancora la strada per allargare la platea sembra in salita. «Il bike to work è da incoraggiare – rimarca Carlo Signorelli, ordinario di

Igiene dell'Università Vita-Salute San Raffaele di Milano – Ma dobbiamo concentrarci sulla sicurezza di tutti: i pericoli della strada sono accentuati dal fatto che poche città hanno piste ciclabili sicure. A Milano, per esempio, la casistica di incidenti è in aumento. Senza contare poi quando fa freddo, piove o nevicata».

C'è poi il capitolo smog: «In molte città del nord, soprattutto a febbraio – ricorda Signorelli – si è più esposti alle sostanze nocive. Le ciclabili non andrebbero realizzate a fianco delle macchine».

L'idea, dunque, è buona, ma servono anche investimenti: «Andare al lavoro in bicicletta è da favorire dove le distanze lo permettono – ammette Giuliano Giubelli, vicepresidente della Fiab (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) – Per fortuna molte regioni si stanno muovendo, ma occorre anche un intervento a livello nazionale. Bisogna garantire la sicurezza, ripensando la viabilità urbana. E poi – ribadisce Giubelli – dobbiamo puntare sull'educazione dei piccoli, garantendo strade sicure per andare a scuola».

Graziella Melina

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**40102** chili di anidride carbonica risparmiata in un anno solo in provincia di Cuneo

**0,25** euro al chilometro: il contributo del Comune di Rubano (Padova)



**MA GLI ESPERTI AVVERTONO: «CICLISTI PIU' ESPOSTI ALL'INQUINAMENTO E MANCA SICUREZZA LUNGO LE STRADE»**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

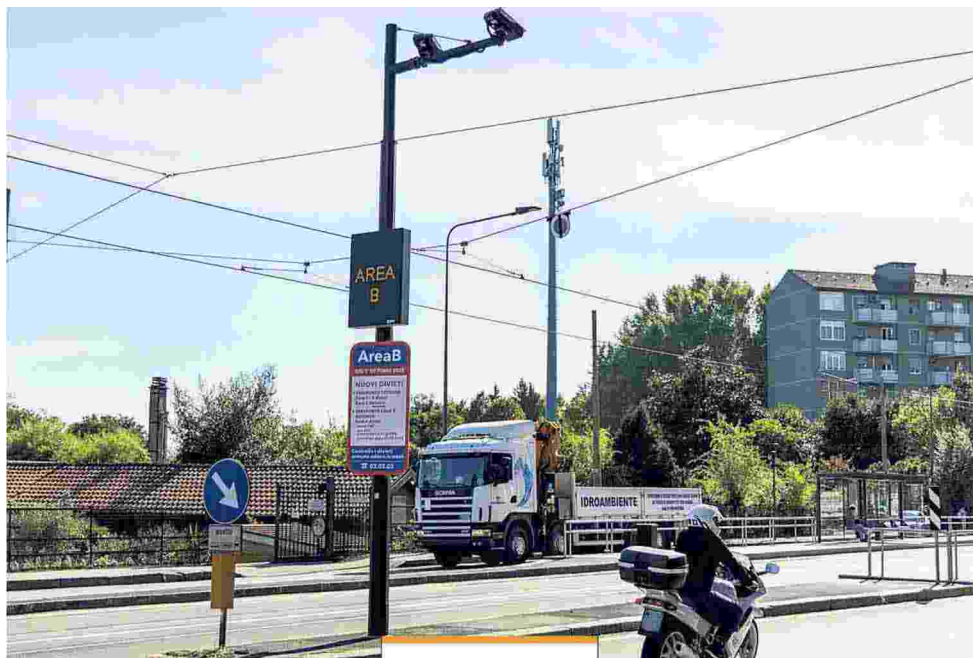
# Diesel Euro 6 ma non solo Smog, il nuovo stop ai motori

Un altro stop alle auto per quest'anno. Dal primo ottobre non potranno più entrare in Area C, nemmeno pagando il ticket, alcuni diesel euro 6 e le automobili benzina euro 3. Nel 2025 il blocco scatterà anche per Area B. A non poter più circolare saranno, in particolare, i diesel euro 6 (A-B-C), che sono stati acquistati dopo il 2018. Mentre, solo nel 2027, toccherà riporre le auto in garage a chi ha acquistato i diesel euro 6 prima del 2018. La scelta può sembrare incongruente: si chiuderà Area C prima alle automobili più nuove, rispetto alle più datate e dunque più inquinanti. Ma un motivo c'è: quando fu approvata nel dicembre 2018 la delibera che istituiva Area B, con le relative future scadenze, si decise di non voler penalizzare chi aveva da poco acquistato un'auto diesel Euro 6, inconsapevole dei futuri divieti. Nel 2019 i divieti futuri erano noti, ecco perché chi acquistò il diesel andrà in divieto prima.

di **Miriam Romano** • a pagina 3

## 📍 Low emission zone

Un varco d'accesso alla zona a basse emissioni Area B, che in quasi tutta la città vieta ingresso e circolazione ai veicoli diesel più inquinanti sul modello londinese





# Stop a 50 mila auto e al 29% delle moto E parte la protesta

La nuova fase in vigore da ottobre: il centro vietato ai diesel Euro 6 comprati dopo il 2018, tutta la città alle due ruote quattro tempi Euro 0 e 1

di **Miriam Romano**

Un altro stop alle auto per quest'anno. Dal primo ottobre non potranno più entrare in Area C, nemmeno pagando il ticket, alcuni diesel euro 6 e le automobili benzina euro 3. Nel 2025 il blocco scatterà anche per Area B. A non poter più circolare saranno, in particolare, i diesel euro 6 (A-B-C), che sono stati acquistati dopo il 2018. Mentre, solo nel 2027, toccherà riporre le auto in garage a chi ha acquistato i diesel euro 6 prima del 2018. La scelta può sembrare incongruente: si chiuderà Area C prima alle automobili più nuove, rispetto alle più datate e dunque più inquinanti. Ma un motivo c'è: quando fu approvata nel dicembre 2018 la delibera che istituiva Area B, con le relative future scadenze, si decise di non voler penalizzare chi aveva da poco acquistato un'auto diesel Euro 6, inconsapevole dei futuri divieti.

Vista l'ampia pubblicità che fu data a questo nuovo provvedimento, invece, chi ha acquisito un'auto diesel Euro 6 nel 2019 avrebbe dovuto sapere, anche per la notifica di queste norme ai rivenditori, che nel 2025 non avrebbe potuto circolare.

«Quello che può sembrare quindi una incongruenza – spiegano da Palazzo Marino – in realtà è la volontà di differenziare i divieti per chi ha effettuato un acquisto consapevole dell'istituzione di una nuova norma e chi no».

Ma quante saranno le auto per cui scatterà il nuovo blocco in Area C e dunque dentro la Cerchia dei Bastioni? Circa 55 mila. Secondo i dati di Aci, infatti, il parco auto circolante oggi a Milano è composto da 24.082 benzina euro 3. Mentre i diesel euro 6 sono circa 66 mila, di questi circa la metà

sono stati acquistati dopo il 2018.

Secondo l'ufficio statistica di Anfia, nel 2022 sono stati immatricolati 5.536 nuovi diesel euro 6, 3.240 nel 2023 e dall'inizio di quest'anno 616. Tra tre anni il divieto per Area C scatterà anche per le vetture benzina euro 4.

Anche per le moto sono previsti nuovi stop in autunno per le due Ztl cittadine. In Area B, e dunque praticamente in tutta la città, non potranno più circolare da ottobre tutti gli scooter a due tempi Euro 2, quelli a gasolio Euro 2 e quelli benzina a quattro tempi Euro 0-1. Nel 2025, invece, saranno vietati i motocicli a due tempi Euro 3, quelli a gasolio Euro 3 e anche i benzina a 4 tempi Euro 2. Infine dal 2 ottobre 2028 sarà il turno dei benzina a quattro tempi Euro 3. Secondo lo studio MobilitAria 2023, che le associazioni dei bikers stanno diffondendo, il parco circolante di moto Euro 0 ed Euro 1 (immatricolazioni) nel Comune di Milano ammonta al 29,5% del totale delle moto circolanti, ovvero a circa 55.337 motoveicoli su un totale di 187.549.

Già diverse sono state le manifestazioni e le proteste dei motociclisti nelle scorse settimane contro i nuovi divieti. La prossima sarà il 18 maggio. Hanno raccolto oltre 17 mila firme con la petizione lanciata su change.org per chiedere al Comune di posticipare le norme. «Le moto Euro 0 – spiega il testo della petizione – non potranno girare più nella città dall'ottobre 2024, non pensando minimamente che sono più le automobili che inquinano essendo sempre ingorgate, mentre le moto essendo più agili e veloci inquinano meno della metà di un'auto, la maggior parte delle volte occupate da una sola persona, occupando spazio e riducendo la velocità dei movimenti nelle città».

«Le due ruote – spiega Lorenzo Gioacchini, presidente della sezione di Milano-Pavia dell'associazione Hell's Angels – incidono sulle emissioni per il solo 3 per cento a livello globale, come dice anche il Cern. Sono dei mezzi fondamentali per chi si sposta a Milano e non sono equiparabili alle automobili: non creano lo stesso traffico e la stessa congestione. Tra tutti i fattori di inquinamento che ci sono a Milano, non riusciamo a credere

che il problema venga imputato a quel migliaio di moto d'epoca che continuano a circolare. Paghiamo regolarmente assicurazione e bollo, per questo ci chiediamo che senso abbia fare una revisione obbligatoria ogni due anni».

Al momento, da Palazzo Marino non trapelano notizie di possibili rinvii o posticipi dei divieti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Palazzo Marino  
conferma  
l'attivazione delle  
misure progressive**

**Motociclisti in corteo  
il 18 maggio  
"Non siamo noi  
a inquinare"**



## Le regole Le due Ztl antismog

# 1

### Area C

Il divieto di ingresso già in vigore ferma le auto Euro 0,1,2 benzina e i diesel fino agli Euro 5: queste categorie non possono entrare nella Cerchia dei Bastioni. Dall'1 ottobre il divieto si allarga anche alle auto benzina Euro 3 e ai diesel Euro 6 acquistati dopo il 2018



# 2

### Area B

La low emission zone si applica in quasi tutta Milano: prevede il divieto di circolazione, dunque non vi si può accedere pagando un pedaggio. Attualmente il divieto si applica alle auto benzina Euro 0, 1 e 2 e ai diesel fino agli Euro 5

# 3

### Le moto

Pochi i divieti già in vigore per le due ruote: non possono circolare in Area B i due tempi Euro 0 e 1 quelli a gasolio Euro 0 e 1. Dall'1 ottobre dovranno fermarsi però anche le moto quattro tempi Euro 0 e 1, oltre che i due tempi Euro 2

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Sei in: [Home page](#) > [Notizie](#) > [Teleborsa](#) > [economia](#)

## AUTO, A MARZO CROLLO DELLE RICARICABILI: ELETTRICHE E PLUG-IN SOTTO IL 7% DI MERCATO




(Teleborsa) - Le vendite di auto a **benzina** a marzo sono aumentate del 5,7%, con quota di mercato al 31,3%, mentre le **diesel** sono calate del 27,6%, con quota al 15,1%. Nel cumulo dei tre mesi del 2024 le **immatricolazioni** di auto a benzina aumentano del 20% e quelle delle auto diesel calano del

17,4%, rispettivamente con quote di mercato del 31% e del 15%. Sono alcuni dei dati contenuti nel focus sul mercato italiano pubblicato da **Anfia**.

A marzo il mercato italiano dell'auto dopo 19 mesi consecutivi di crescita ha registrato il primo segno meno con **162.083 immatricolazioni** (-3,7%) contro le 168.324 registrate a marzo 2023. Nel primo trimestre del 2024 i volumi complessivi si attestano a 451.261 unità, con una crescita del 5,7% rispetto a gennaio-marzo 2023.

Le auto ad **alimentazione alternativa** rappresentano, nel solo mese di marzo, il 53,6% del mercato, con volumi in crescita dello 0,4% rispetto a quelli di marzo 2023. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 45,6% del mercato di marzo, in aumento dello 0,6% nel mese. Le **ibride non ricaricabili** sono aumentate dell'8,3% nel mese, con una quota del 38,8%, mentre le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (**BEV** e **PHEV**) sono diminuite del 28,6% a marzo e rappresentano il 6,8% del mercato del mese (a marzo 2023 era il 9,2%). Nello specifico le auto elettriche (BEV) hanno registrato una quota del 3,3% nel mese, con vendite in calo del 34,4% a marzo, mentre le ibride plug-in (PHEV) hanno registrato una flessione del 22,1% a marzo, rappresentando il 3,5% delle immatricolazioni del mese.

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano l'8% dell'immatricolato di marzo, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in lieve calo: -0,8% nel mese). Marginale la quota delle autovetture a metano, che, nel mese, aumentano del 38,6%.

(TELEBORSA) 08-04-2024 16:50

Seguici su:

## Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

# Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato



8 aprile 2024 - 16.55

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Le vendite di auto a benzina a marzo sono aumentate del 5,7%, con quota di mercato al 31,3%, mentre le diesel sono calate del 27,6%, con quota al 15,1%. Nel cumulato dei tre mesi del 2024 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 20% e quelle delle auto diesel calano del 17,4%, rispettivamente con quote di mercato del 31% e del 15%. Sono alcuni dei dati contenuti nel focus sul mercato italiano pubblicato da Anfia.

A marzo il mercato italiano dell'auto dopo 19 mesi consecutivi di crescita ha registrato il primo segno meno con 162.083 immatricolazioni (-3,7%) contro le 168.324 registrate a marzo 2023. Nel primo trimestre del 2024 i volumi complessivi si attestano a 451.261 unità, con una crescita del 5,7% rispetto a gennaio-marzo 2023.

Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di marzo, il 53,6% del mercato, con volumi in crescita dello 0,4% rispetto a quelli di marzo 2023. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 45,6% del mercato di marzo, in aumento dello 0,6% nel mese. Le ibride non ricaricabili sono aumentate dell'8,3% nel mese, con una quota del 38,8%, mentre le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) sono diminuite del 28,6% a marzo e rappresentano il 6,8% del mercato del mese (a marzo 2023 era il 9,2%). Nello specifico le auto elettriche (BEV) hanno registrato una quota del 3,3% nel mese, con vendite in calo del 34,4% a marzo, mentre le ibride plug-in (PHEV) hanno registrato una flessione del 22,1% a marzo,

## Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

38.968

+0,17%

FTSE 100

7.945

+0,43%

FTSE MIB

34.287

+0,81%

Germany DAX

18.315

+0,77%

Hang Seng Index\*

16.679,00

-0,07%

Nasdaq

16.306

+0,35%

Nikkei 225\*

38.997,00

-2,16%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA



rappresentando il 3,5% delle immatricolazioni del mese.

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano l'8% dell'immatricolato di marzo, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in lieve calo: -0,8% nel mese). Marginale la quota delle autovetture a metano, che, nel mese, aumentano del 38,6%.

powered by **teleborsa**

#### calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

## IL NETWORK

Espandi 

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

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

ERROR: <https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.



MENU CERCA



LA STAMPA  
QUOTIDIANO



ABBONATI

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato

TELEBORSA

Publicato il 08/04/2024  
Ultima modifica il 08/04/2024 alle ore 16:50

cerca un titolo



Le vendite di auto a **benzina** a marzo sono aumentate del 5,7%, con quota di mercato al 31,3%, mentre le **diesel** sono calate del 27,6%, con quota al 15,1%. Nel cumulo dei tre mesi del 2024 le **immatricolazioni** di auto a benzina aumentano del 20% e quelle delle auto diesel calano del 17,4%,

rispettivamente con quote di mercato del 31% e del 15%. Sono alcuni dei dati contenuti nel focus sul mercato italiano pubblicato da **Anfia**.

A marzo il mercato italiano dell'auto dopo 19 mesi consecutivi di crescita ha registrato il primo segno meno con **162.083 immatricolazioni** (-3,7%) contro le 168.324 registrate a marzo 2023. Nel primo trimestre del 2024 i volumi complessivi si attestano a 451.261 unità, con una crescita del 5,7% rispetto a gennaio-marzo 2023.

Le auto ad **alimentazione alternativa** rappresentano, nel solo mese di marzo, il 53,6% del mercato, con volumi in crescita dello 0,4% rispetto a quelli di marzo 2023. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 45,6% del mercato di marzo, in aumento dello 0,6% nel mese. Le **ibride non ricaricabili** sono aumentate dell'8,3% nel mese, con una quota del 38,8%, mentre le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (**BEV** e **PHEV**) sono diminuite del 28,6% a marzo e rappresentano il 6,8% del mercato del mese (a marzo 2023 era il 9,2%). Nello specifico le auto elettriche (BEV) hanno registrato una quota del 3,3% nel mese, con vendite in calo del 34,4% a marzo, mentre le ibride plug-in (PHEV) hanno registrato una flessione del 22,1% a marzo, rappresentando il 3,5% delle immatricolazioni del mese.

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano l'8% dell'immatricolato di marzo, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in lieve calo: -0,8% nel mese). Marginale la quota delle autovetture a metano, che, nel mese, aumentano del 38,6%.

### LEGGI ANCHE

11/03/2024



Auto, a febbraio bene le immatricolazioni di benzina (+30,1%) e ibride (+16,1%)

20/02/2024

Auto, a gennaio +12,1% immatricolazioni in Europa

21/03/2024

Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio

> Altre notizie

### NOTIZIE FINANZA

08/04/2024

Privacy: Brunetta, Cnel disponibile per ddl su impatti IA

08/04/2024

L'Ecopillola di Andrea Ferretti: Inflazione in discesa, ma incognite all'orizzonte

08/04/2024

Autostrade Meridionali, soci approvano scioglimento volontario della società

08/04/2024



# ORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

MY  
INFORICAMBIBANCA  
DATI

Home Automotive

AUTOMOTIVE

## Mercato Italia marzo, il primo calo dopo mesi

By **Nicodemo Angi** 8 Aprile 2024

1 0

Tempo di Lettura: 3 min



I numeri del **mercato Italia marzo** sono deludenti

Nel marzo 2024, il mercato Italia dell'automobile ha registrato 162.083 immatricolazioni che, confrontate con le 168.324 del marzo 2023, equivalgono a una **perdita del 3,7%**; occorre comunque tener conto che i giorni lavorativi sono stati 21 contro i 23 del marzo 2023, una diminuzione di circa il 9%.

### ULTIME NOTIZIE



**Stellantis: obiettivo un milione di auto l'anno in Italia**

8 APRILE 2024



**Nuova Renault Captur: il crossover connesso e ibrido**

8 APRILE 2024



**Tesla si conferma prima produttrice al mondo di auto elettriche**

8 APRILE 2024



**Intec lancia il nuovo avviatore d'emergenza i-Starter XL**

5 APRILE 2024





Il saldo del primo trimestre rimane comunque positivo rispetto al 2023: le 451.261 unità immatricolate equivalgono infatti a una crescita del 5,7%. **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA, rileva che *“nel complesso delle misure mirate al rinnovo del parco circolante in linea con gli obiettivi europei di decarbonizzazione della mobilità, sono fondamentali gli incentivi all’acquisto di vetture a bassissime o zero emissioni locali. Il rallentamento delle immatricolazioni di auto ricaricabili – BEV e PHEV – che è più evidente per le elettriche pure, in calo del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre – rende ancor più evidente la necessità di una rapida applicazione del nuovo schema di incentivazione, per evitare che l’effetto attesa’ continui a deprimere la domanda”*.

Dello stesso avviso anche **Michele Crisci**, presidente dell’UNRAE, che teme che i passaggi burocratici ancora da svolgere *“faranno correre il rischio di perdere metà dell’anno e quindi l’impatto degli incentivi nel 2024 potrebbe essere molto limitato”*. Vavassori cita la **Piattaforma Unica Nazionale (PUN)** promossa dal Ministero dell’Ambiente in collaborazione con il Gestore dei Servizi Energetici e l’ente di Ricerca sul Sistema Energetico. È un portale istituzionale che mappa tutte le **infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico** distribuite sul territorio nazionale, uno strumento utile anche alle amministrazioni locali per la pianificazione delle infrastrutture di ricarica. Scorporando i dati del mercato Italia marzo in base all’alimentazione si nota che le automobili a **benzina** aumentano del 5,7%, arrivando a una quota di mercato al 31,3%, mentre quelle a **gasolio** calano del 27,6% e vedono il loro *share* al 15,1%; l’andamento è simile considerando il cumulato gennaio-marzo.

## Il mercato Italia marzo fra luci e ombre

Le auto ad alimentazione alternativa sono state il 53,6% del mercato Italia marzo, in crescita dello 0,4% nel mese e del 6,6% nel cumulato, arrivando al 53,9%.

Le autovetture **elettrificate** aumentano dello 0,6% nel mese e del 6,2% nei primi tre mesi, rappresentando il 45,6 % del mercato di marzo e il 44,3% del cumulato. La parte del leone la fanno le **ibride non ricaricabili**, aumentate dell’8,3% nel mese per una quota del 38,8%, con il 28% costituito da Micro e Mild Hybrid.

Le automobili ricaricabili (BEV e PHEV) scendono invece del 28,6% a marzo e rappresentano il 6,8% del mercato del mese, che si confronta con il 9,2% del marzo 2023. Le **auto elettriche** hanno una quota del 3,3% nel mese e del 3% nel cumulato; cosa che equivale a vendite in calo del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre.

Le ibride **Plug-in** sono in flessione del 22,1% a marzo e del 24% nel cumulato, valendo il 3,5% delle immatricolazioni del mese e il 3,2% da inizio anno. **Si confermano quindi le preoccupazioni** espresse dai vertici di ANFIA e UNRAE sugli effetti del ritardo nella definizione degli incentivi.

Le automobili a **gas** rappresentano l’8% dell’immatricolato di marzo, una quota ascrivibile quasi interamente ai veicoli a GPL; nel cumulato le automobili a gas costituiscono il 9,6% del mercato, con quelle a metano a valere solamente lo 0,2%. I **SUV** continuano a farla da padrone, con il 52,3% del mercato (pur se in calo del 9,5%); a seguire le automobili dei segmenti A / B (33,0%, in aumento ) Le automobili dei segmenti superiori C, D ed E valgono l’11,7% mentre le monovolume valgono ormai solo l’1,6% delle immatricolazioni.



La **Top ten** di marzo vede sul podio l'inossidabile Panda, seguita dalla Sandero e dalla Ypsilon. A seguire C3, Yaris Cross, Yaris e T-Roc; chiudono la classifica l'Avenger, la 208 e la Puma. La **classifica dei primi 3 mesi** dell'anno mostra poche differenze rispetto al solo marzo: a parte qualche cambiamento nelle posizioni, si rileva solo l'ingresso della 208 ai danni della Puma.

Esaminando la situazione dei **Gruppi**, al primo posto del mercato Italia marzo troviamo Stellantis (con il 32,5% a marzo e il 33,5 nel trimestre), seguito da Volkswagen (20,7%), Renault-Dacia (10,0%), Toyota (8,3%) Kia-Hyundai (5,7%) e Ford (4,6%).

#### Articolo precedente

Stellantis: obiettivo un milione di auto l'anno in Italia

#### ARTICOLI CORRELATI

##### AUTOMOTIVE

Nuova Renault Captur: il crossover connesso e ibrido



Tesla si conferma prima produttore al mondo di auto elettriche



Nuova Volkswagen T-Cross 2024: motori, allestimenti, prezzi, foto

**INFORICAMBI.IT**

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

#### CHI SIAMO

Ogni giorno produttori, distributori, dettaglianti ed autoriparatori si danno appuntamento sulle pagine di INFORICAMBI.IT per usufruire di news e servizi specialistici, fra cui l'accesso al servizio Inforicambi: la banca dati dei ricambi italiani più completa ed utilizzata dagli operatori del settore.

Contatti: [inforicambi@sofinn.it](mailto:inforicambi@sofinn.it)

#### SEGUICI





Gruppo fiori - manchette

comsteel right

# siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

SCOPRI  
SIDERWEB

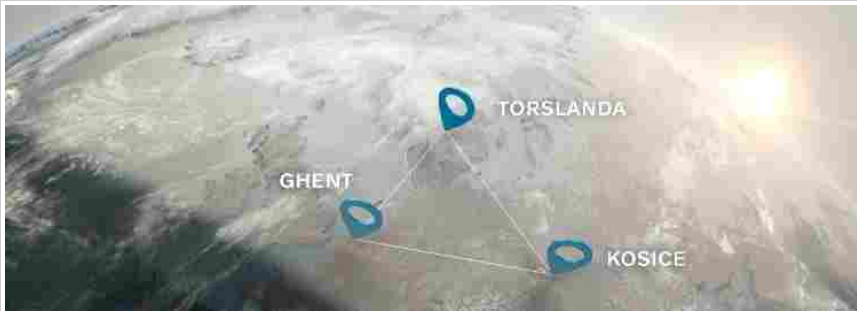
PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



## ARTICOLI SIMILI

## L'intervista

### ANFIA: 2024 IN RECUPERO PER L'AUTO, L'ACCIAIO PROTAGONISTA NELL'E-MOBILITY

Vavassori: «I primi mesi hanno fatto segnare una crescita in Europa, ma a livello mondiale si teme un anno piatto»

di Davide Lorenzini

### AUTO, MERCATO IN CALO A MARZO

Dopo 19 mesi, le immatricolazioni a -3,7% sull'anno. Vavassori (Anfia): «Attesa incentivi penalizza segmenti green»

di Federico Fusca

### BIANCHI INDUSTRIAL COMPLETA L'ACQUISIZIONE DI BIA AUTOMATION

Si punta a rafforzare la presenza del gruppo sul territorio emiliano e ad ampliare il portafoglio prodotti

di Redazione siderweb

### VOLVO PUNTA SULLA SLOVACCHIA PER L'ELETTRICO

Annunciato investimento da 1,2 miliardi di euro a Kosice

di Davide Lorenzini

### SSAB: ACCIAIO ALL'IDROGENO PER MERCEDES-BENZ

Anche il gruppo tedesco, dopo Volvo, riceverà parti di scocca realizzati con il metodo HYBRIT

di Marco Torricelli

[Altre News](#)
[Home](#) / [News](#) / [Auto elettriche: approvato finanziamento per Volvo...](#)

## Benvenuto nel mondo siderweb

### Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

 Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

Unicalce

## MERCATI

Le coilings per il mercato "bottom"

### Analisi di mercato COILS: PREZZI VICINI AL "BOTTOM"

Aprile potrebbe essere un mese di svolta nel mercato europeo

### Analisi di mercato BILLETTE: DIFFUSO SENTIMENT RIBASSISTA

Il materiale cinese si conferma più competitivo di quello russo

Rottame: momento di stallo

### Analisi di mercato ROTTAME: MOMENTO DI STALLO

Per ora, bassa offerta e scarsa domanda sembrano compensarsi a vicenda

Bramme: la Cina scende

### Analisi di mercato BRAMME: LA CINA SCENDE

In calo le offerte dall'Estremo Oriente

Tondo: situazione invariata

### Analisi di mercato TONDO: SITUAZIONE INVARIATA

Prezzi stabili, ma la domanda resta debole

[Altre analisi](#)

## SPECIALI

pubblicazioni siderweb

20 dicembre 2023

### Speciale 2023

Analisi, considerazioni e focus sugli ultimi dodici mesi e aspettative sul 2024

[Altri Speciali](#)

### L'intervista

#### ANFIA: 2024 IN RECUPERO PER L'AUTO, L'ACCIAIO PROTAGONISTA NELL'E-MOBILITY

Vavassori: «I primi mesi hanno fatto segnare una crescita in Europa, ma a livello mondiale si teme un anno piatto»

di Davide Lorenzini



#### AUTO, MERCATO IN CALO A MARZO

Dopo 19 mesi, le immatricolazioni a -3,7% sull'anno. Vavassori (Anfia): «Attesa incentivi penalizza segmenti green»

di Federico Fusca



#### BIANCHI INDUSTRIAL COMPLETA L'ACQUISIZIONE DI BIA AUTOMATION

Si punta a rafforzare la presenza del gruppo sul territorio emiliano e ad ampliare il portafoglio prodotti

di Redazione siderweb



#### VOLVO PUNTA SULLA SLOVACCHIA PER L'ELETTRICO

Annunciato investimento da 1,2 miliardi di euro a Kosice

di Davide Lorenzini



#### SSAB: ACCIAIO ALL'IDROGENO PER MERCEDES-BENZ

Anche il gruppo tedesco, dopo Volvo, riceverà parti di scocca realizzati con il metodo HYBRIT



di Marco Torricelli



Altre News

## LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password



## I NOSTRI VIDEO



SSAB Swedish Steel: nuovi prodotti e adattamento degli impianti in vista

Altri video

Vicini

## SSAB SWEDISH STEEL: NUOVI PRODOTTI E ADATTAMENTO DEGLI IMPIANTI IN VISTA

I nostri video



8 aprile 2024

L'intervista a Julia Seeber, managing director SSAB Swedish Steel spa.

## “Un'oncia di coraggio vale una tonnellata di fortuna”

James Abram Garfield

Suggerisci una frase

## DOSSIER

Dossier

## UFFICIO STUDI E BILANCI

Ufficio Studi

Tutti gli approfondimenti e le analisi di bilancio realizzati dall'Ufficio Studi di Siderweb

## SPORTELLO RICICLO IMBALLAGGI

A cura di Federico Fusca

### RICREA: «Superato approccio ideologico della normativa imballaggi Ue»

Una sola richiesta: «Uniformare i sistemi di calcolo delle quantità riciclate per raggiungere i target comuni»

## FUTURA EXPO 2023

Acciaio ancora protagonista di sostenibilità

## siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

Siderweb S.p.A. SB  
Società del gruppo  
Morandi Group s.r.l.

ISSN 2532-2982

Sede sociale: Flero  
(Brescia) Via Don Milani  
n.5

T. +39 030 254 00 06  
E. info@siderweb.com

© Copyright siderweb  
spa sb  
Tutti i diritti sono riservati

[Privacy policy](#)  
[Cookie policy](#)

## MENU

NEWS  
PREZZI ITALIA  
MERCATI  
SERVIZI  
AZIENDE  
EVENTI  
ABBONAMENTI  
MADE IN STEEL

## SEGUICI SUI NOSTRI SOCIAL NETWORK



Capitale Sociale: 190.000€  
interamente versato  
Registro delle Imprese di  
Brescia  
Codice Fiscale e Partita I.V.A.:  
IT03562320170  
R.E.A. n. 419331

www.siderweb.com:  
Autorizzazione del Tribunale  
di Brescia n. 11/2004 del 17  
marzo 2004, Iscrizione al  
R.O.C. n. 26116. Direttore  
Responsabile: Davide  
Lorenzini