



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 2 all'8 aprile 2024

Torino, 12 aprile 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
3	QN- Giorno/Carlino/Nazione	04/04/2024	<i>Stellantis rassicura: "Mirafiori al centro". Sindacati insoddisfatti: "Non e' sufficiente"</i>	2
1+7	Libero Quotidiano	04/04/2024	<i>Il ricatto di Stellantis al governo (S.Iacometti)</i>	3
31+35	La Stampa - Ed. Torino	04/04/2024	<i>Cirio e Lo Russo portano a Roma il "modello Torino" per Mirafiori (A.Joly)</i>	5
8	Bresciaoggi	04/04/2024	<i>Urso: "Mirafiori produca 200mila auto"</i>	7
	Lastampa.it	04/04/2024	<i>Urso: "Produrre piu' auto a Mirafiori", Stellantis: "Torino cuore pulsante"</i>	8
	Liberoquotidiano.it	04/04/2024	<i>Stellantis, il ricatto degli Elkan: chiedono altri soldi al governo</i>	9
1+4/5	Il Centro	05/04/2024	<i>Stellantis: punteremo sull'Abruzzo</i>	12
	Ilmessaggero.it	05/04/2024	<i>Anfia, analisi sulla crisi del Mar Rosso. Come le potenziali interruzioni influenzeranno il settore</i>	15
	Motori.ilmattino.it	05/04/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/anfia_analisi_crisi_mar_rosso_come_potenziali_interruzioni_infl</i>	16
	Siderweb.com	05/04/2024	<i>Anfia: 2024 in recupero per l'auto, l'acciaio protagonista nell'e-mobility</i>	18
	Gazzetta.it	06/04/2024	<i>Anfia: i risultati della ricerca sulla crisi del Mar Rosso</i>	19
	Motori.ilmattino.it	06/04/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/pichetto_spero_che_mirafiori_si_facciano_auto_ma_si_deve_ragion</i>	21
	Motori.ilmattino.it	06/04/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/anfia_15_3_mld_saldo_import_export_auto_5_7_mld_componentistica</i>	23
	Motori.ilmattino.it	06/04/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/tajani_stellantis_non_lasci_l_italia_e_tema_di_coscienza_nessun</i>	25
	Teleborsa.it	08/04/2024	<i>Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato</i>	27
	IlsecoloXIX.it	08/04/2024	<i>Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato</i>	28
	Torinocronaca.it	08/04/2024	<i>Allarme cassa integrazione in Piemonte. Uilm: "E' cresciuta del 35% in un anno. Stellantis deve prod</i>	29

Il tavolo tecnico

Stellantis rassicura: «Mirafiori al centro» Sindacati insoddisfatti: «Non è sufficiente»

«Lo 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. «È



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». Il manager, braccio destro dell'ad Carlos Tavares (in foto), 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. Insoddisfatti i sindacati: «Giudichiamo questo tavolo non sufficiente».



LA TRATTATIVA

Il ricatto di Stellantis al governo

SANDRO IACOMETTI

a pagina 7

Il ricatto degli Elkann

Stellantis chiede altri sussidi al governo

Il gruppo automotive: «Il ritardo degli incentivi pesa sugli stabilimenti italiani». Urso: «A Mirafiori almeno 200mila veicoli»

SANDRO IACOMETTI

■ I soldi messi sul tavolo dal governo non bastano. È questo, scremando l'incontro con governo e sindacati dedicato a Mirafiori da chiacchiere, annunci, promesse e dettagli tecnici, il succo della posizione ribadita ieri da Stellantis. Che non si tratta di una sintesi brutale e di parte fatta da Libero, ma della traduzione quasi letterale delle parole di Davide Mele, responsabile corporate affairs del gruppo in Italia. Intanto, ha esordito il manager per gettare subito un po' di pepe nel confronto, «lo scorso primo febbraio, dopo un anno di gestazione, sono stati annunciati nuovi incentivi. Ma, ad oggi, 3 aprile, non abbiamo ancora certezza di quando questi provvedimenti saranno effettivamente operativi. E nel frattempo il mercato continua a perdere colpi, relegando l'Italia a fanalino di coda europeo nello sviluppo dell'elettrificazione».

ANTIPASTO

Ma è solo l'antipasto. Perché subito dopo Mele, ripetendo posizioni già espresse dal suo capo Carlo Tavares, ha ricordato che «rimangono da affrontare fattori esterni come il costo dell'energia, il costo del lavoro, gli strumenti di supporto agli investimenti ed al mercato, le attività per favorire la riconversione e la riqualificazione, e molte altre voci di competitività che Stellantis non ha, come ogni altro costruttore, la possibilità di influenzare da sola». Il che significa, come già si era capito, che l'azienda non potrà garantire gli investimenti in Italia né il fantomatico milione di auto prodotte in assenza di sostegni economici su tutti i fattori di produzione che rendano il gruppo competitivo a spese dei contribuenti. Altro che il miliardo di incentivi all'acquisto messo in campo dal governo.

Chiariti i termini reali della questione, si può tornare alla cronaca del vertice di ieri al Mimit, dove Mele ha assicurato che «lo stabilimento di Mirafiori è il cuore pulsante

di Stellantis», mentre il ministro delle Imprese Adolfo Urso, i sindacati, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo e l'Anfia 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. «È necessario che a Mirafiori si producano almeno 200 mila vetture», ha sentenziato Urso. Di nuovo modello Mele non ha parlato, ma a suo dire «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, ha spiegato, «stiamo lavorando per l'elettrificazione sulla piattaforma Folgore dei nuovi modelli da produrre: oltre alla Gran Cabrio entro giugno la nuova Quattroporte».

Il manager ha poi ricordato che Leapmotor, la start up cinese con cui Stellantis ha chiuso un'intesa lo scorso au-

tunno, non ha ancora deciso nulla sulle produzioni da fare in Europa (nelle scorse settimane si è parlato di Mirafiori e della Polonia).

NIENTE RISPOSTE

Tutto chiaro? Non proprio. I sindacati sono usciti alquanto insoddisfatti. In una escalation di giudizi, il tavolo è stato giudicato «interlocutorio» dalla Uilm, «insufficiente» dalla Fim, «imbarazzante» dalla Fiom. Tutte e tre le sigle concordano su un punto: non sono arrivate risposte. E tutte e tre ribadiscono la necessità di un nuovo modello produttivo di largo consumo (possibilmente ibrida), da aggiungere alla 500 elettrica e alle due Maserati, per saturare l'impianto e sostenere l'occupazione del sito piemontese. «Senza risposte concrete non vediamo come si possa cogliere l'obiettivo di 1 milione di autovetture a livello nazionale», evidenziano infine le tute blu. Ed è obiettivamente difficile dare loro torto.

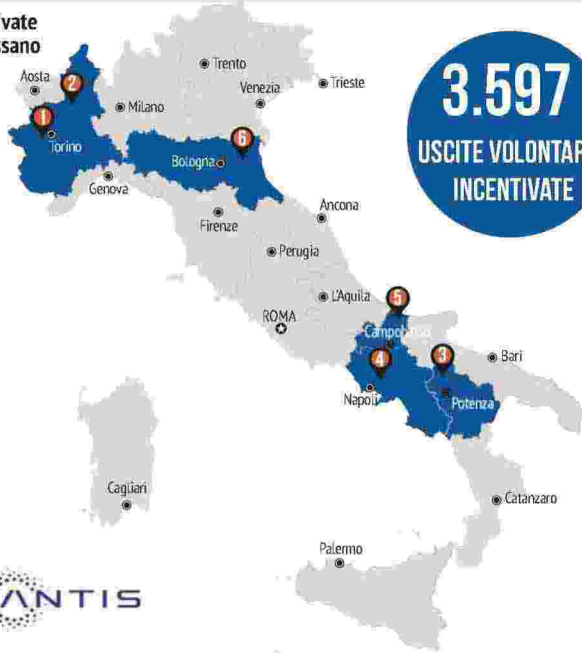
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE USCITE VOLONTARIE DA STELLANTIS

Quante sono quelle incentivate e quali stabilimenti interessano

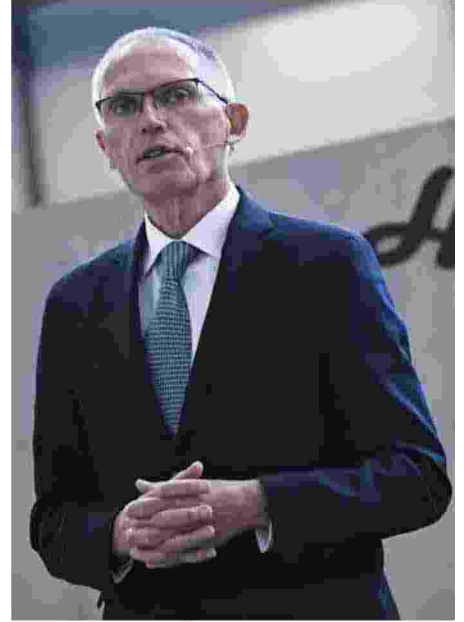
3.597
USCITE VOLONTARIE
INCENTIVATE

- 1 Mirafiori-Torino
- 2 Verrone-Biella
- 3 Melfi-Potenza
- 4 Pomigliano-Napoli
- 5 Termoli-Campobasso
- 6 Cento-Ferrara



FONTE: Accordo quadro sottoscritto da azienda e sindacati

GEA - WITHUB



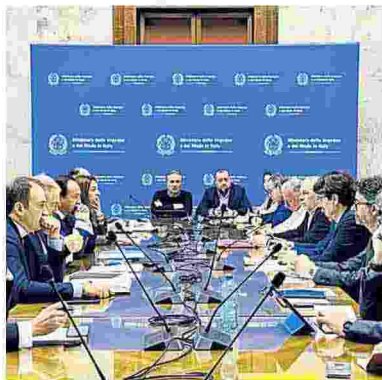
L'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares. Ieri, durante l'incontro con governo e sindacati, il gruppo dell'auto ha chiesto ulteriori incentivi (LP)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'ECONOMIA

Cirio e Lo Russo portano a Roma il "modello Torino" per Mirafiori



ANDREA JOLY E GIOVANNI TURI

Un punto di partenza per il rilancio di Mirafiori. Ieri per la prima volta le istanze del territorio sono arrivate sul tavolo del ministero delle Imprese e del Made in Italy, a Roma. Adolfo Urso ha ricevuto il presidente della Regione Alberto Cirio e il sindaco di Torino Stefano Lo Russo. Con loro anche i rappresentanti di Stellantis, l'Anfia (Associazione filiera industria automobilistica) e le organizzazioni sindacali. —PAGINA 35



Stefano Lo Russo e Alberto Cirio col ministro Adolfo Urso ieri a Roma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Modello Mirafiori

Per la prima volta il progetto proposto dal territorio per il rilancio dello stabilimento è arrivato sul tavolo del governo Cirio e Lo Russo: collaboreremo, si punti su ingegneria e un nuovo modello. Stellantis: Torino è il nostro cuore pulsante

IL RETROSCENA

ANDREA JOLY

Un punto di partenza per il rilancio di Mirafiori. Ieri per la prima volta le istanze del territorio sono arrivate sul tavolo del ministero delle Imprese e del Made in Italy, a Roma. Adolfo Urso ha ricevuto il presidente della Regione Alberto Cirio e il sindaco di Torino Stefano Lo Russo, insieme con l'assessora regionale al Lavoro Elena Chiorino, alle 11 del mattino. Con loro anche i rappresentanti di Stellantis, l'Anfia (Associazione filiera industria automobilistica) e le organizzazioni sindacali.

Nell'ora e mezza di dialogo si sono sfiorati tutti i punti del documento congiunto redatto martedì, al tavolo torinese di Palazzo Civico con le parti sindacali, le associazioni di categoria e la Camera di Commercio. E la sintesi delle ri-

chieste è tutta qui. Punto uno: a Mirafiori va prodotto un nuovo modello per lasciare Torino al centro della produzione italiana di Stellantis. Punto due: serve mantenere la direzione tecnica e ingegneristica in città, provocando riflessi positivi sull'intero indotto e attirando lavoratori qualificati a Torino.

Su questi due fondamentali il territorio è pronto a ogni tipo di supporto per l'azienda. «Abbiamo avviato un percorso su Mirafiori. Ora chiediamo a Stellantis impegni su questo e siamo disponibili a collaborare, come abbiamo fatto per il polo del riciclo» ha dichiarato il governatore Alberto Cirio a margine del tavolo. Gli fa eco il sindaco Stefano Lo Russo: «Il percorso iniziato va nell'ottica di rendere sinergici gli investimenti del gruppo Stellantis come parte di un'unica strategia». E mentre il presidente piemontese insiste sul «nuovo veicolo da produrre a Mirafio-

ri per arrivare a 200 mila auto all'anno», il primo cittadino punta «sull'investimento sul settore dell'ingegneria che sarà strategico non solo per attrarre ma anche per mantenere sul territorio giovani talenti in un contesto, peraltro, alle prese con una profonda crisi demografica».

Una piattaforma per il rilancio dello stabilimento in parte condivisa dal ministro Urso, che ribadisce la richiesta «di almeno un nuovo modello di auto realizzato a Torino. E che risponda alle esigenze del mercato italiano». «La 500 elettrica o la Maserati - aggiunge - sono rivolte sostanzialmente al mercato estero». Davide Mele, responsabile corporate affairs di Stellantis in Italia presente al tavolo su Mirafiori al ministero, ribadisce che «Torino, con Mirafiori e tutto il Piemonte, è, e lo sarà anche in futuro, il cuore pulsante di decisioni che non si limitano soltanto al nostro Pae-

se ma che coinvolgono tutta l'attività mondiale di Stellantis». Mele non parla di un nuovo modello, ma assicura che «la 500 elettrica raggiungerà target ambiziosi a Mirafiori, numeri a tre cifre». Ovvero 100 mila auto all'anno. E annuncia il lancio, previsto per mercoledì prossimo, a Mirafiori del sito per la produzione di 600 mila trasmissioni elettrificate per i veicoli ibridi, l'eDCT, che impiegherà oltre 500 addetti. Un altro passo per lo stabilimento, dopo l'inaugurazione del Battery Technology Center e del Hub di economia circolare e l'annuncio del Green Campus per il 2026.

Per l'occasione è atteso a Torino l'ad Carlos Tavares. Il ministro Urso sarà in città 24 ore dopo per inaugurare la nuova Casa del Made in Italy, sede distaccata del ministero. Venerdì 12 il giorno dello sciopero per il settore automotive, che interesserà i lavoratori di Stellantis e dell'indotto. —



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto

Urso: «Mirafiori produca 200mila auto»

• Secondo round del tavolo al Mimit, mentre Stellantis ribadisce che «lo stabilimento resta il cuore pulsante»

TORINO «Lo 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 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 cig. «È 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 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.



Urso: "Produrre piu' auto a Mirafiori", Stellantis: "Torino cuore pulsante"

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 regime 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 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. Questo è un articolo a pagamento, ma oggi te lo regaliamo. Buona lettura! LEGGI Chiudi Leggi i commenti I commenti dei lettori



Condividi:



Esplora:

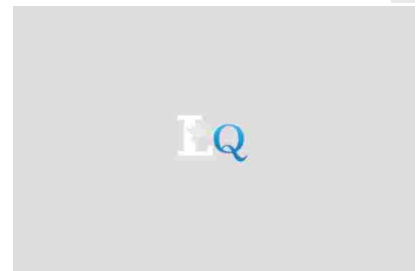
- [stellantis](#)
- [davide mele](#)
- [mirafiori](#)

HOME / ECONOMIA & MEDIA

Stellantis, il ricatto degli Elkann: chiedono altri soldi al governo



PIEPOLI



Un podio tutto maschile: il sondaggio, ecco chi sono i tre ministri più apprezzati

POLVERONE



"Geppi Cucciari censurata". David di Donatello, un caso politico: finisce a querele

SIAMO SERI?

"Niente repliche estive, censura contro Report": Fratoianni da barzelletta contro Rai e governo

TUTTO SCRITTO

Dalla Cortellesi neo-femminista a Nanni Moretti: David di Donatello, i sinistri premi del nostro cinema

Sandro Iacometti 04 aprile 2024

a a a

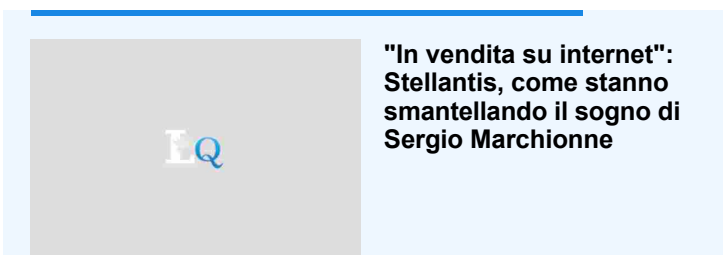
I soldi messi sul tavolo dal governo non bastano. È questo, scremando l'incontro con governo e sindacati dedicato a Mirafiori da chiacchiere, annunci, promesse e dettagli tecnici, il succo della posizione ribadita ieri da Stellantis. Che non si tratta di una sintesi brutale e di parte fatta da *Libero*, ma della traduzione quasi letterale delle **parole di Davide Mele**, responsabile corporate affairs del gruppo in Italia. Intanto, ha esordito il manager per gettare subito un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

po' di pepe nel confronto, «lo scorso primo febbraio, dopo un anno di gestazione, sono stati **annunciati nuovi incentivi**. Ma, ad oggi, 3 aprile, non abbiamo ancora certezza di quando questi provvedimenti saranno effettivamente operativi. E nel frattempo il mercato continua a perdere colpi, relegando l'Italia a fanalino di coda europeo nello sviluppo dell'elettrificazione».

ANTIPASTO

Ma è solo l'antipasto. Perché subito dopo Mele, ripetendo posizioni già espresse dal suo capo Carlo Tavares, ha ricordato che «rimangono da affrontare fattori esterni come il **costo dell'energia**, il **costo del lavoro**, gli strumenti di supporto agli investimenti ed al mercato, le attività per favorire la riconversione e la riqualificazione, e molte altre voci di competitività che Stellantis non ha, come ogni altro costruttore, la possibilità di influenzare da sola». Il che significa, come già si era capito, che l'azienda **non potrà garantire gli investimenti in Italia** né il fantomatico milione di auto prodotte in assenza di sostegni economici su tutti i fattori di produzione che rendano il gruppo competitivo a spese dei contribuenti. Altro che il miliardo di incentivi all'acquisto messo in campo dal governo.



**"In vendita su internet":
Stellantis, come stanno
smantellando il sogno di
Sergio Marchionne**

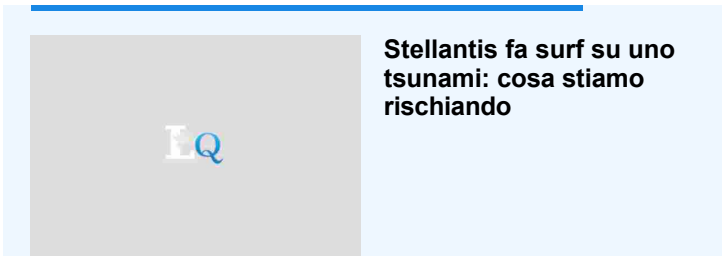
Chiariti i termini reali della questione, si può tornare alla cronaca del vertice di ieri al Mimit, dove Mele ha assicurato che «lo stabilimento di **Mirafiori è il cuore pulsante** di Stellantis», mentre il ministro delle Imprese **Adolfo Urso**, i sindacati, il presidente della Regione Piemonte, **Alberto Cirio**, il sindaco di Torino, **Stefano Lo Russo** e l'Anfia 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. «È necessario che a Mirafiori si producano almeno 200 mila vetture», ha sentenziato Urso. Di nuovo modello Mele non ha parlato, ma a suo dire «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, ha spiegato, «stiamo lavorando per l'elettrificazione sulla piattaforma Folgore dei nuovi modelli da produrre: oltre alla Gran Cabrio entro giugno la nuova Quattroporte». Il manager ha poi ricordato 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).

In evidenza



Marino: "I'll be back"



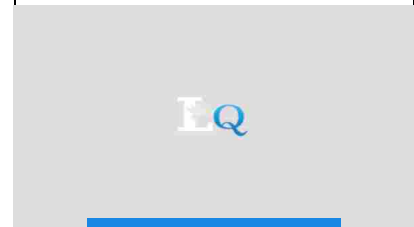
Stellantis fa surf su uno tsunami: cosa stiamo rischiando

NIENTE RISPOSTE

Tutto chiaro? Non proprio. I sindacati sono usciti alquanto insoddisfatti. In una escalation di giudizi, il tavolo è stato giudicato «interlocutorio» dalla Uilm, «insufficiente» dalla Fim, «imbarazzante» dalla Fiom. Tutte e tre le sigle concordano su un punto: **non sono arrivate risposte**. E tutte e tre ribadiscono la necessità di un nuovo modello produttivo di largo consumo (possibilmente ibrida), da aggiungere alla 500 elettrica e alle due Maserati, per saturare l'impianto e sostenere l'occupazione del sito piemontese. «Senza risposte concrete non vediamo come si possa cogliere l'obiettivo di 1 milione di autovetture a livello nazionale», evidenziano infine le tute blu. Ed è obiettivamente difficile dare loro torto

il sondaggio

Sfiducia a Salvini respinta: la sinistra si è fatta del male da sola?



VOTA

Stellantis: punteremo sull'Abruzzo

Svolta nell'elettrico, l'azienda incontra Marsilio e Urso. I sindacati chiedono più investimenti

«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 a Roma con i rappresentanti sindacali, il responsabile Corporate Affairs per il gruppo Stellantis, Davide

Mele, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il sottosegretario Fausta Bergamotto e Gianmarco Giorda di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica. Il ministro 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. Ma per Fiom, Uilm e Fim non basta aumentare la produzione, occorrono anche infrastrutture e fugare le incertezze sull'occupazione. ■ PAGINE 4 E 5



Marco Marsilio con il ministro Urso ieri a Roma



La catena di montaggio del Ducato. A destra il ministro Adolfo Urso con Marco Marsilio e Fausta Bergamotto



LA RICHIESTA DEL GOVERNATORE

È necessario creare una rete con tutto l'indotto che conta migliaia di addetti

I TIMORI E GLI APPELLI DI UILM, FIM E FIOM

Non basta aumentare la produzione, occorrono anche le infrastrutture e fugare le incertezze sull'occupazione



ABRUZZO » L'INCONTRO AL MINISTERO

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

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 **Giammarco 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 rispet-

to 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 di Atessa, 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».



Una immagine ripresa dall'alto dell'incontro di ieri mattina al ministero delle Imprese e del Made in Italy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Focus La crisi del Mar Rosso

Survey e report ANFIA

Anfia, analisi sulla crisi del Mar Rosso. Come le potenziali interruzioni influenzeranno il settore auto in Italia e in Europa

condividi l'articolo



Anfia ha pubblicato il Focus "La crisi del Mar Rosso" relativo ai risultati della survey condotta per valutare le implicazioni della crisi sulle dinamiche del trasporto marittimo e per capire se e come le potenziali interruzioni della supply chain influenzeranno il settore automobilistico in Italia e in Europa. Circa il 30% del trasporto mondiale di container passa attraverso il Mar Rosso, una rotta chiave per petroliere e gasiere, così come per il trasporto di rinfuse. Gli attacchi degli Houthi alle navi portacontainer hanno spinto le compagnie di navigazione a trovare nuove rotte, reindirizzando verso il Capo di Buona speranza oltre 200 miliardi di dollari di flussi commerciali dalle ultime settimane del 2023. Secondo quanto riporta il sito interautonews.it le nuove rotte stanno ritardando le consegne e contestualmente aumentando i costi di spedizione, con una forte esposizione a una nuova interruzione nel commercio globale.

I rispondenti alla survey costituiscono un campione di circa 70 aziende, prevalentemente componentisti. Tra i risultati emersi, solo il 16% degli intervistati ritiene che la crisi nel Mar Rosso non impatti il proprio business. I principali impatti registrati riguardano le tempistiche nella consegna, che risultano maggiori rispetto al normale, mentre il principale segmento di prodotti di cui gli intervistati riscontrano maggiori difficoltà nel reperimento sono le materie prime.

condividi l'articolo



ECONOMIA



IL SUCCESSO

Xiaomi SU7 è già sold out in Cina tutta la produzione 2024. Quasi 90 mila prenotazioni nelle prime 24 ore del lancio



L'ANNUNCIO

Ford rinvia al 2027 l'avvio della produzione di Suv elettrici in Canada. L'annuncio fa salire il titolo a Wall Street

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE





Focus La crisi del Mar Rosso

Survey e report ANFIA

Anfia, analisi sulla crisi del Mar Rosso. Come le potenziali interruzioni influenzeranno il settore auto in Italia e in Europa

condividi l'articolo



Anfia ha pubblicato il Focus "La crisi del Mar Rosso" relativo ai risultati della survey condotta per valutare le implicazioni della crisi sulle dinamiche del trasporto marittimo e per capire se e come le potenziali interruzioni della supply chain influenzeranno il settore automobilistico in Italia e in Europa. Circa il 30% del trasporto mondiale di container passa attraverso il Mar Rosso, una rotta chiave per petroliere e gasiere, così come per il trasporto di rinfuse. Gli attacchi degli Houthi alle navi portacontainer hanno spinto le compagnie di navigazione a trovare nuove rotte, reindirizzando verso il Capo di Buona speranza oltre 200 miliardi di dollari di flussi commerciali dalle ultime settimane del 2023. Secondo quanto riporta il sito interautonews.it le nuove rotte stanno ritardando le consegne e contestualmente aumentando i costi di spedizione, con una forte esposizione a una nuova interruzione nel commercio globale.

I rispondenti alla survey costituiscono un campione di circa 70 aziende, prevalentemente componentisti. Tra i risultati emersi, solo il 16% degli intervistati ritiene che la crisi nel Mar Rosso non impatti il proprio business. I principali impatti registrati riguardano le tempistiche nella consegna, che risultano maggiori rispetto al normale, mentre il principale segmento di prodotti di cui gli intervistati riscontrano maggiori difficoltà nel reperimento sono le materie prime.

condividi l'articolo



ECONOMIA



IL SUCCESSO

Xiaomi SU7 è già sold out in Cina tutta la produzione 2024. Quasi 90 mila prenotazioni nelle prime 24 ore del lancio



L'ANNUNCIO

Ford rinvia al 2027 l'avvio della produzione di Suv elettrici in Canada. L'annuncio fa salire il titolo a Wall Street

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE



Venerdì 5 Aprile 2024 - Ultimo aggiornamento: 08:38 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, analisi sulla crisi del Mar Rosso. Come le potenziali interruzioni influenzeranno il settore auto in Italia e in Europa



Xiaomi SU7 è già sold out in Cina tutta la produzione 2024. Quasi 90 mila prenotazioni nelle prime 24 ore del lancio



Ford rinvia al 2027 l'avvio della produzione di Suv elettrici in Canada. L'annuncio fa salire il titolo a Wall Street

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Anselma, l'ingegnere della Nissan che "sussurra ai piloti": l'indicazione estrema e il retroscena del podio di Rowland in FE



Leclerc: «Red Bull competitiva a Suzuka, noi pronti a lottare. Il mio obiettivo immediato è vincere una gara»



Verstappen: «Felice alla Red Bull, magari dopo il 2028 mollo». L'olandese, «Suzuka mi piace molto e di solito siamo veloci»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Emilia Romagna, un 2024 "tutto in sella". L'appuntamento clou è l'Italian Bike Festival, dal 13 al 15 settembre



Maxi multa a motociclista senza patente e assicurazione. Fermato per controllo a Roma, sanzioni per oltre 6mila euro



Due ruote, a marzo -5,2% le immatricolazioni. Ancma, il primo trimestre dell'anno comunque segna un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

Borioni
Global Logistics and Forwarding Company

Da oltre 30 anni professionisti della
logistica per l'industria siderurgica.

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

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

AUTO, CONTINUA LA CRESCITA DEL MERCATO ITALIANO A FEBBRAIO

Immatricolazioni registrano un +12,8% su febbraio 2023. Anfia e Federauto: «Attesa per gli incentivi»

di Federico Fusca

BUON INIZIO DI 2024 PER IL MERCATO DELL'AUTO

Immatricolazioni a +10,6% su gennaio 2023. Anfia e Federauto: «Soddisfazione per il nuovo piano di incentivi»

di Federico Fusca

AUTO: PROPOSTA AL GOVERNO DI UN PIANO PER LA TRANSIZIONE TECNOLOGICA

Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae: stimoli per accelerare il rinnovo del parco circolante

di Stefano Gennari

ENERGIA: TIMORI LEGATI ALLE TURBOLENZE GEOPOLITICHE

Pil cinese oltre le attese. Mimit e Anfia siglano accordo strategico per la transizione dell'automotive

di Redazione siderweb

Altre News



PLAY

Home / Top / Anfia: 2024 in recupero per l'auto, l'acciaio prot...

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»

5 aprile 2024



CURNO (BG) - Il presidente di Anfia Roberto Vavassori racconta l'avvio del 2024 per il comparto dell'auto, evidenziando le opportunità per l'acciaio nello **sviluppo dell'e-mobility** e le possibilità di dialogo per il miglioramento delle norme sull'automotive con la futura Commissione europea.



Anfia: 2024 in recupero per l'auto, l'acciaio protag...

Copia link

Guarda su



in recupero per l'auto, l'acciaio protagonista nell'e-mobility



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Anfia: i risultati della ricerca sulla crisi del Mar Rosso

Secondo lo studio la crisi espone il mercato globale a rischi inflativi, mentre la riorganizzazione del commercio mette a rischio le produzioni, ma solo il 16% degli intervistati ritiene che questa non impatti il proprio business. Umberto Schiavella, L'Anfia, Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica, ha diffuso i risultati della ricerca condotta per valutare le implicazioni della crisi del Mar Rosso sulle dinamiche del trasporto marittimo e per capire se e come le potenziali interruzioni della supply-chain influenzeranno il settore automobilistico in Italia e in Europa. Lo studio ha valutato un campione di 70 aziende prevalentemente impiegate nel settore della componentistica. Circa il 30% del trasporto mondiale di container passa attraverso il Mar Rosso, una rotta fondamentale per il trasporto del petrolio e del gas, così come per quello di rinfuse. Gli attacchi dei ribelli Houthi alle navi portacontainer hanno spinto le compagnie di navigazione a individuare nuove rotte reindirizzando verso Capo di Buona Speranza oltre 200 miliardi di dollari di flussi commerciali a partire dalle ultime settimane del 2023. Le nuove rotte stanno ritardando le consegne e contestualmente aumentando i costi di spedizione con una forte esposizione ad una nuova interruzione nel commercio globale. Tra i risultati emersi, solo il 16% degli intervistati ritiene che la crisi del Mar Rosso non comporti ripercussioni sul proprio business, nonostante riconoscano che i principali impatti registrati riguardano le tempistiche nella consegna che risultano maggiori rispetto al normale e la maggiore difficoltà nel reperire le materie prime. I dati emersi dalla ricerca: Rispetto al mese di dicembre 2023, il traffico attuale delle navi nel Mar Rosso è diminuito del , mentre i costi di trasporto dei container dall'Asia all'Europa è aumentato del . Sempre rispetto al mese di dicembre 2023, i tempi di percorrenza passando per il Sud Africa hanno determinato un incremento della percorrenza pari a 10 giorni. Il volume delle merci in transito nel Mar Rosso al 29 febbraio 2024 ha registrato un valore pari a rispetto alla media di settembre 2023, diminuite anche il numero delle navi in transito nel Mar Rosso sempre alla data del 29 febbraio 2024 e rispetto alla media registrata a settembre del 2023: . Il costo del trasporto di un container da quaranta piedi da Shanghai a Rotterdam è passato in poche settimane dai 1.667 dollari americani del 21 dicembre 2023 ai 4.984 dollari americani del 25 gennaio, quello del trasporto da Shanghai a Genova è passato nel medesimo periodo da 1.956 dollari americani a 6.385 dollari americani . L'aumento di questi costi avrà un impatto in Europa sui prezzi delle merci importate dalla Cina e dall'Asia in generale. Stando ai dati della ricerca, due terzi degli intervistati non ha registrato interruzioni della produzione degli Oem clienti (Original Equipment Manufacturer, produttori di apparecchiature originali) a causa dei ritardi o della mancanza di componenti. Oltre un terzo degli intervistati sta utilizzando forme di trasporto alternative, mentre un terzo sta prediligendo lo stoccaggio. Infine, secondo la maggioranza degli intervistati, ad ora non sussistono i presupposti per una nuova ondata di carenza nella supply-chain dell'automotive in Italia. Lo stato di crisi Il Mar Rosso è una delle arterie più importanti del sistema marittimo globale, dove transita un terzo di tutto il traffico di container. A seguito dello scoppio della guerra tra Hamas e Israele il 7 ottobre 2023, i gruppi militanti sostenuti dall'Iran in tutto il Medio Oriente, compreso il gruppo armato yemenita Houthi, hanno espresso sostegno ai gruppi palestinesi e minacciato di attaccare militarmente Israele e intimato agli Stati Uniti di non intervenire minacciando ritorsioni con droni e missili. Il 19 ottobre 2023, gli Houthi hanno lanciato una serie di raid diretti contro il sud di Israele e contro le navi mercantili passanti per lo stretto di Bab el-Mandeb nel Mar Rosso. Nel mese di dicembre gli attacchi alle navi si sono fatti sempre più intensi, diventando al contempo una minaccia per il commercio internazionale. Nel 2024, dopo l'offensiva di Stati Uniti e Gran Bretagna contro i ribelli yemeniti, gli Houthi hanno risposto con ulteriori attacchi, l'ultimo del 2 marzo. Un'interruzione prolungata degli scambi commerciali potrebbe provocare un effetto inflativo a catena. In particolare per l'energia: il 12% del petrolio trasportato via mare e l'8% del gas naturale liquefatto (Gnl) transitano attraverso il Canale di Suez. Attraverso questa importante arteria passa circa il 10% del commercio marittimo globale, dall'Asia all'Europa e viceversa. Le offensive degli Houthi hanno sollevato preoccupazioni per l'impatto sui flussi di petrolio, di grano e più in generale di tutti i beni di consumo in arrivo dalla Cina. i rischi Secondo la ricerca dell'Anfia, la crisi del Mar Rosso potrebbe produrre una serie di rischi per la crescita globale. La regionalizzazione del conflitto Israele-Hamas andrebbe ad indebolire la crescita dei paesi "Mena", acronimo di Medio Oriente e Nordafrica, dando il via ad una crescente instabilità e ad un incremento dei costi dell'energia. Le interruzioni della supply-chain provocano ritardi nelle consegne, un aumento spropositato dei costi di spedizione, dei costi dei premi assicurativi, un aumento della





domanda dei carburanti a causa dell'allungamento delle rotte marittime, nonché delle possibili interruzioni della produzione per mancanza di materie prime e componenti. Infine, il rischio di inflazione potrebbe provocare uno shock dal lato della fornitura insieme ad un'incertezza delle banche centrali.



Motori

Seguici su

inserisci testo...

HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE ALTRE SEZIONI VIDEO FOTO

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



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

condividi l'articolo



È ovvio che «spero che a Mirafiori si continui a fare auto. Però la situazione di Mirafiori e che è un'area enorme, in gran parte inutilizzata e quindi, visto che queste produzioni, a parte la questione reattore puro, sono costruzioni di moduli che costeranno miliardi e che quindi danno occupazione» e un ragionamento «che ci può stare». Così il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin a margine della cerimonia di inaugurazione del master universitario di II livello D-Esg e Responsabilità d'impatto dell'Università di Torino. «L'80% dei reattori nucleare e meccanico. Bisognerà farli in qualche area industriale, se non a Mirafiori e un'altra area industriale in Italia», ha spiegato.

condividi l'articolo



Sabato 6 Aprile 2024 - Ultimo aggiornamento: 10:33 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



L'APPELLO

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



AUTOMOTIVE

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

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9c/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



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



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



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

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP di Suzuka, le qualifiche: quarta pole consecutiva di Verstappen. Male le Ferrari: Sainz 4°, Leclerc 8°



Alpine: nei test di Aragón Habsburg si frattura due vertebre, a rischio la partecipazione alla 6 Ore di Imola del WEC



Fabio Quartararo rinnova con la Yamaha per due anni. «Felicissimo di continuare qui la mia avventura»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Emilia Romagna, un 2024 "tutto in sella". L'appuntamento clou è l'Italian Bike Festival, dal 13 al 15 settembre



Maxi multa a motociclista senza patente e assicurazione. Fermato per controllo a Roma, sanzioni per oltre 6mila euro



Due ruote, a marzo -5,2% le immatricolazioni. Ancma, il primo trimestre dell'anno comunque segna un



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»

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

IL MATTINO

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO



condividi l'articolo



Sabato 6 Aprile 2024 - Ultimo aggiornamento: 10:27 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



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



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



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

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Suzuka, tutti contro Verstappen: il cannibale vuole riprendersi lo scettro dopo il ritiro in Australia



GP di Suzuka, le qualifiche: quarta pole consecutiva di Verstappen. Male le Ferrari: Sainz 4°, Leclerc 8°



Alpine: nei test di Aragón Habsburg si frattura due vertebre, a rischio la partecipazione alla 6 Ore di Imola del WEC

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Emilia Romagna, un 2024 "tutto in sella". L'appuntamento clou è l'Italian Bike Festival, dal 13 al 15 settembre



Maxi multa a motociclista senza patente e assicurazione. Fermato per controllo a Roma, sanzioni per oltre 6mila euro



Due ruote, a marzo -5,2% le immatricolazioni. Ancma, il primo trimestre dell'anno comunque segna un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE ALTRE SEZIONI VIDEO FOTO

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



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

condividi l'articolo



"Io mi auguro che Stellantis non lasci l'Italia: c'è una tradizione nell'industria dell'auto che non può essere abbandonata e trovo giusto che questa azienda continui ad investire nel nostro Paese, perché ci sono anche dei vincoli di coscienza". Lo ha detto Antonio Tajani a margine della ministeriale Nato a Bruxelles. "Siamo in un sistema di libero mercato, nessuno può obbligare nessuno, il mio è un richiamo al senso di responsabilità. Ma siamo un Paese attrattivo e al momento opportuno vedremo con chi aprire trattative", ha aggiunto sulla possibilità che altre multinazionali dell'auto possano venire a produrre in Italia.

condividi l'articolo



ECONOMIA



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



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

Sabato 6 Aprile 2024 - Ultimo aggiornamento: 10:34 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno
VAI ALLA PROMO



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



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



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



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

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Suzuka, tutti contro Verstappen: il cannibale vuole riprendersi lo scettro dopo il ritiro in Australia



GP di Suzuka, le qualifiche: quarta pole consecutiva di Verstappen. Male le Ferrari: Sainz 4°, Leclerc 8°



Alpine: nei test di Aragón Habsburg si frattura due vertebre, a rischio la partecipazione alla 6 Ore di Imola del WEC

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Emilia Romagna, un 2024 "tutto in sella". L'appuntamento clou è l'Italian Bike Festival, dal 13 al 15 settembre



Maxi multa a motociclista senza patente e assicurazione. Fermato per controllo a Roma, sanzioni per oltre 6mila euro



Due ruote, a marzo -5,2% le immatricolazioni. Ancma, il primo trimestre dell'anno comunque segna un +2%



Lunedì 8 Aprile 2024, ore 17.31



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato

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

Economia 08 aprile 2024 - 16.50



(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, 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%.

Condividi



...

Leggi anche

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

Altre notizie



- ▶ **Acce**: vendite Ue febbraio +10%, superate le 800 mila unità
- ▶ Mercato dell'auto, battuta d'arresto a marzo 2024: 162.083 immatricolazioni (-3,71%)
- ▶ **Auto Trader Group**, quotazioni in calo a Londra
- ▶ Piano incentivi auto: ecco quando sarà operativo
- ▶ Auto elettriche: più grandi e più costose, in Italia solo il 20% le utilitarie
- ▶ Auto, Pichetto: stop ICE 2035 "fuga in avanti!"

Seguici su Facebook



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

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, 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%.





Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

Ok

AVORA CONTINO



TORINOCRONACA

L'EDITORIALE
IL BORGHESE

EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI

EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE TORINO PROVINCIA **CRONACA** TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT SPECIALI

NUOVA PEUGEOT 2008
anche 100% ELETTRICA

da **170€**/mese
TAN (fissa) da 3,75% - TAEG da 4,88%

SPAZIO
CONCESSIONARIA UFFICIALE PEUGEOT

SPAZIO TI ASPETTA A TORINO E CHIVASSO

SCOPRI DI PIÙ
Fino al 30 Aprile

TORINO CRONACA > NEWS > CRONACA

L'ANALISI

Allarme cassa integrazione in Piemonte. Uilm: "E' cresciuta del 35% in un anno. Stellantis deve produrre 200mila vetture all'anno a Mirafiori"

L'appello dell'Anfia: "Ora sblocciamo l'automotive, se l'elettrico non vende, via libera al motore termico"



RICCARDO LEVI
riccardolevi85@gmail.com

08 APRILE 2024 - 17:15



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Cassa integrazione alle stelle e incentivi all'acquisto dell'auto elettrica. Lo Stato si trova a dover sborsare una bella somma di denari pubblici per far fronte alla crisi della nostra industria: da una parte le ore di cassa integrazione che, secondo l'analisi della Uilm, sono aumentate di ben il 35% in Piemonte, dall'altra il crollo della produzione della 500 elettrica prodotta a Mirafiori.

Cassa integrazione: in Piemonte aumenta più del doppio rispetto alla media nazionale

In Piemonte, nei primi due mesi del 2024, sono state richieste 7.038.187 ore di cassa integrazione, in aumento del 35,6% rispetto allo stesso periodo del 2023 (+100,2% ordinaria, -12,6% straordinaria, -52,6% fondi di solidarietà gestiti dall'Inps). A livello nazionale sono state autorizzate 95.605.463 ore, con un incremento del 14,9%. E' quanto emerge dai dati del Servizio Lavoro, Coesione e Territorio della Uil Nazionale.

Nei primi due mesi dell'anno, gli ammortizzatori sociali hanno tutelato 20.701 lavoratori piemontesi. Tra le ore di cassa integrazione suddivise per provincia, il primo bimestre 2024 e 2023, vede Biella al +808,6%, Vercelli al +333,1%, Asti al +149,2%, Verbania al +91,3%, Novara al +63,7%, Alessandria al +26,7% e Torino al +21,4%. Soltanto Cuneo diminuisce la cassa al -32,5%. Torino, con 3.911.514 ore, si posiziona al quinto posto per utilizzo di ammortizzatori sociali, dopo Taranto, Roma, Napoli e Bari.

Per approfondire leggi anche:



Cosa vuole fare Stellantis a Torino? Tavares incontra i sindacati
A Mirafiori l'inaugurazione del nuovo reparto cambi, ma venerdì incombe lo sciopero generale

Cortese, Uilm: "A Mirafiori deve produrre 200mila vetture all'anno"



/ I più letti



LO "SCOOP" DI RIETILIFE

Meloni è in dolce attesa e si sposa, ma occhio alle date...



LA CLASSIFICA DI FORBES

Chi è l'ex chirurgo plastico di Torino diventato miliardario con le criptovalute (è più ricco di John Elkann)



FICTION

Gabriel Garko: ma cosa hai combinato in tv?

"Le forti preoccupazioni relative alle situazioni di crisi aziendali piemontesi trovano, purtroppo, conferma nei dati relativi alla cassa integrazione, che vede una recrudescenza dopo diversi mesi di stagnazione" sottolinea il segretario generale Uil, **Gianni Cortese**. "Tra le tante incognite - sottolinea - siamo particolarmente preoccupati per il futuro dello stabilimento Stellantis di Mirafiori, che deve essere messo nelle condizioni di produrre almeno 200mila vetture all'anno, con l'assegnazione della produzione di un modello di largo consumo. Particolarmente grave è la situazione dell'intero comparto della componentistica che occupa migliaia di lavoratrici e lavoratori piemontesi".



Giorda, Anfia: "L'Europa riveda i suoi piani"

E a proposito di componentistica e aziende automotive è intervenuto anche **Gianmarco Giorda**, direttore dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) durante il convegno "Il futuro non sarà più quello di una volta" presso la sede di Unicredit in via XX Settembre. "Le auto elettriche hanno performato molto male in Italia sul piano delle vendite, inoltre hanno un settimo dei componenti rispetto a quelle a motore termico, ciò significa che per realizzarle c'è bisogno di meno manodopera" ha spiegato Giorda, al lavoro sul piano strategico automotive redatto al tavolo con il Ministero e Stellantis. "L'Europa sbaglia - ha aggiunto - a obbligare il passaggio all'elettrico nel 2035 senza tenere conto delle imprese e del lavoro. Ci auguriamo pertanto che nella nuova commissione ci sia un approccio più neutro dal punto di vista tecnologico". In che modo? "Bisognerebbe ad esempio rivedere il calcolo delle emissioni di Co2 che al momento si misurano solo allo scarico in modo che si possa continuare a produrre auto con motore a combustione, alimentate con i biocarburanti e i carburanti sintetici che non inquinano quasi nulla".

Il presidente dell'Anfia insiste però anche sugli aiuti da parte dello Stato verso l'elettrico: "Le auto elettriche non si vendono perché gli acquirenti sono in attesa degli incentivi statali che mi auguro arriveranno al più presto. In Italia - ha chiosato - servono condizioni per agevolare l'industria, come ad esempio abbassare il costo dell'energia".

TAG **STELLANTIS, MIRAFIORI, AUTOMOTIVE, CASSA INTEGRAZIONE, UILM, ANFIA**

COMMENTI

SCRIVI/SCOPRI I COMMENTI

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!



Buongiorno Torino!

La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.



IL RETROSCENA

L'eredità Agnelli nelle mani dei domestici: «Noi cosa guadagniamo dalla guerra fra gli Elkann?»



/ In primo piano



La capitana Kaja Grobelna dice addio a Chieri: "I migliori cinque anni della mia vita"



Maxi incidente davanti all'ospedale: traffico in tilt sul corso - IL VIDEO



Torna l'incubo del lanciatore di sassi: ferita una ragazza al Valentino

