

Stellantis: +3% le immatricolazioni a novembre

Filomena Greco

TORINO

Resta in stallo il mercato italiano dell'auto che a novembre si è chiuso sui livelli dell'anno scorso - con 124.222 autovetture immatricolate - a -0,04% mese su mese, con un calo del 2,4% se si considera l'intero periodo, da gennaio a novembre, e un gap del 20% sul 2019. In questo contesto emerge il recupero di volumi in casa Stellantis, con il 2,5% di immatricolazioni in più, mese su mese, e un calo da inizio anno ridotto al 6%.

Il risultato risente solo in minima parte dell'effetto degli incentivi per le auto full electric, visto che le immatricolazioni si registreranno progressivamente nelle prossime settimane. L'impatto della misura dell'incentivo invece è più visibile sulla quota delle auto elettriche che, secondo Unrae, è passata dal 5% di ottobre al 12,2% di novembre. Con performance positive di tutti i brand cinesi, compresa Leapmotor che nel mese fa un balzo e sfiora il 2% di market share. Byd arriva quasi al 3%, avvicinandosi ad MG mentre il brand Omoda Jaecoo quintuplica i volumi da inizio anno. «Le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» fa notare Roberto Vavassori, presidente di Anfia (imprese della filiera). Gli incentivi, ricorda il Centro Studi Promotor, «dopo l'apertura della piattaforma del Mase il 22 ottobre scorso, sono stati prenotati per 55.680 autovetture». Senza il contributo probabilmente il mercato avrebbe registrato un risultato negativo, in linea con i mesi precedenti. Secondo Gian Primo Quagliano, il 2025 dovrebbe chiudere a quota un milione e mezzo di immatricolazioni, comunque in calo anche rispetto all'anno scorso. Il clima di opinione nel settore è condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione europea presenterà il 10 dicembre per cercare di introdurre dei correttivi nella politica di decarbonizzazione, a sostegno della competitività delle case europee.

Secondo i player principali - Unrae, Anfia e Federauto - soltanto la leva fiscale può rilanciare un settore inchiodato. «Bene il forte balzo delle immatricolazioni bev grazie agli incentivi, ma il timore che si tratti di un fuoco di paglia è concreto e strida con la

necessità, non più rinviabile, di allineare l'Italia agli standard europei, con misure strutturali, di medio-lungo periodo, per dare stabilità alla domanda» sottolinea Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae. «In occasione della formulazione di questi incentivi avevamo chiesto che venisse adottato un eco-score per privilegiare le vetture Made in Europe - evidenzia il presidente di Anfia - ma la proposta non è stata approvata. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: ad oggi, la maggior parte delle vetture vendute grazie agli incentivi ha zero contenuto locale e zero valore aggiunto per l'Europa». Serve una strategia di tutela del Made in Europe lungo tutta la catena del valore, insiste Vavassori, «con l'introduzione di una misura di local content che non sia limitata alle batterie».