



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 12 al 18 novembre 2024

Torino, 22 novembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	FormulaPassion.it	14/11/2024	<i>Tavolo Stellantis, sii riparte tra mille polemiche FP - News - Auto</i>	2
	IlsecoloXIX.it	14/11/2024	<i>Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra</i>	3
	Lastampa.it	14/11/2024	<i>Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra</i>	4
	Quattroruote.it	14/11/2024	<i>Stellantis Ancora stallo dopo il tavolo al ministero</i>	6
	Rainews.it	14/11/2024	<i>Stellantis, nuovo tavolo al ministero</i>	11
	Rainews.it	14/11/2024	<i>Stellantis, nuovo tavolo con il ministro Urso. I sindacati: "Vogliamo la Meloni"</i>	12
	Rainews.it	14/11/2024	<i>Stellantis, oggi il tavolo al Ministero</i>	13
	Repubblica.it	14/11/2024	<i>Stellantis: In Italia nessun licenziamento e piu' modelli. Urso recupera 200 milioni per l'auto</i>	14
	Repubblica.it	14/11/2024	<i>Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra</i>	18
	Tg24.info	14/11/2024	<i>IL FATTO Stellantis, il tavolo al Ministero. La societa': Nessun impianto sara' chiuso.</i>	20
	Vulturenews.net	14/11/2024	<i>A Melfi 5 modelli tra il 2025 e il 2026: Stellantis non chiudera' stabilimenti e non licenziera'. Qu</i>	23
21+22	Il Sole 24 Ore	15/11/2024	<i>Il Fondo auto recupera in manovra solo 200 milioni (C.Fotina)</i>	27
37	Corriere della Sera	15/11/2024	<i>Scontro su Stellantis. I sindacati: il tavolo auto vada a Palazzo Chigi (E.Ma.)</i>	29
29	La Repubblica	15/11/2024	<i>Vertice sull'automotive. Stellantis conferma i suoi piani per l'Italia (D.Longhin)</i>	30
15	Il Messaggero	15/11/2024	<i>Svolta sui fondi per l'auto. "Duecento milioni in piu'" (G.Ursicino)</i>	32
1+2	Cronache Lucane	15/11/2024	<i>Al Tavolo al Mimit regna l'incertezza, il ministro Urso chiede "un Piano industriale" e l'as</i>	33
25	Giornale di Brescia	15/11/2024	<i>Gala' dei Bilanci, al Teatro Grande si accendono le luci sul futuro dell'auto</i>	35
12	Il Mattino	15/11/2024	<i>Salgono i fondi per l'automotive Dal Mimit duecento milioni in piu' (G.Ursicino)</i>	37
	Ilmessaggero.it	15/11/2024	<i>Auto, il tavolo del Ministro Urso: «Le risorse per il settore aumenteranno». L'azienda: «Fabbriche e</i>	38
	Ilmessaggero.it	15/11/2024	<i>Salgono i fondi per l'auto: «Duecento milioni in piu'»</i>	40
	Lautomobile.aci.it	15/11/2024	<i>Stellantis si impegna a mantenere aperti gli stabilimenti italiani</i>	43
	Repubblica.it	15/11/2024	<i>Vertice sull'automotive, Stellantis conferma i suoi piani per l'Italia - la Repubblica</i>	47
1+8	L'Eco di Bergamo	16/11/2024	<i>I nuovi dazi e l'Europa sull'orlo del Burrone</i>	50
	Ilmessaggero.it	16/11/2024	<i>Aftermarket auto, solo il 5% delle imprese si sta riconvertendo all'elettrico. Comparto vale 28,1 ml</i>	52
	Ilmessaggero.it	16/11/2024	<i>Stellantis: Urso: «Intervenire subito su crisi europea automotive. Dobbiamo scongiurare la follia de</i>	54
24	L'Unione Sarda	17/11/2024	<i>Anfia, stabili vendite autocarri</i>	56
	Ansa.it	18/11/2024	<i>Secondo Autopromotec Talks in scena Intelligenza Artificiale</i>	57
1+9	Il Messaggero	18/11/2024	<i>Auto, in arrivo la stangata green sull'industria Ue (U.Mancini)</i>	61
1+1+2	Gazzetta di Parma	18/11/2024	<i>Economia - L'era Trump L'incognita dei dazi Usa in un'Europa indebolita</i>	64
	Autobusweb.com	18/11/2024	<i>Un nuovo autobus immatricolato su due in Italia nel 2024 e' diesel. Tutti i dati dei costruttori</i>	68
	E-gazette.it	18/11/2024	<i>Tuttocop. Ecco quello che succede alla Cop29 di Baku sul clima</i>	71

Tavolo Stellantis, sii riparte tra mille polemiche | FP - News - Auto

Auto / News

Tavolo Stellantis, ripartenza tra mille polemiche

Riparte il tavolo Stellantis dopo quasi un mese di audizioni parlamentari contrassegnate da aspri scontri politici tra il ministro Urso e l'azienda

Publicato il 14 Novembre 2024 ore 09:45

3 minuti

Riparte il tavolo Stellantis, convocato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, dopo quasi un mese di audizioni parlamentari contrassegnate da aspri scontri politici. Questo incontro, che vede la partecipazione di rappresentanti dell'azienda, sindacati, **Anfia** e

Regioni, si presenta fin da subito in una luce poco favorevole: il governo ha infatti recentemente deciso di ridurre di 4,6 miliardi il fondo automotive nella legge di bilancio, limitando le risorse destinate al settore in transizione verso l'elettrico a soli 200 milioni all'anno.

Riparte il Tavolo Stellantis

Questa decisione ha creato un clima di incertezza e preoccupazione, poiché le aziende si trovano ad affrontare sfide significative nel processo di conversione. **L'Anfia**, l'associazione della filiera automotive, ha già annunciato la sua intenzione di chiedere che i fondi residui siano destinati a sostenere le piccole imprese della componentistica. È probabile che ottenga un impegno in questa direzione, considerando le difficoltà che molte di queste aziende stanno affrontando. Tra le questioni più urgenti da affrontare ci sono gli ammortizzatori sociali, in scadenza in numerose fabbriche dell'indotto.

Urso e Stellantis, scontro acceso

Il ministro Urso, da parte sua, si aspetta che Stellantis presenti un piano preciso, sottolineando il rischio di offrire sostegno senza garanzie concrete. Nonostante ciò, il gruppo ha già comunicato un piano per gli stabilimenti italiani, confermando la produzione di modelli previsti e assicurando che non ci saranno licenziamenti, a differenza di quanto annunciato da altri grandi costruttori. Le aspettative sindacali per l'incontro non sono elevate.

Sindacati sfiduciati

I rappresentanti dei lavoratori, come Rocco Palombella della Uilm e Ferdinando Uliano della Fim, hanno espresso delusione e preoccupazione, sottolineando la necessità di un tavolo di confronto a Palazzo Chigi: il primo ha affermato di partecipare solo per rispetto istituzionale, mentre il secondo ha avvertito che è fondamentale coinvolgere direttamente i vertici di Stellantis per affrontare le sfide del settore. Samuele Lodi della Fiom-Cgil ha invece ribadito l'importanza della concretezza, in seguito allo sciopero generale del 18 ottobre, evidenziando come sia giunto il momento di passare dalle promesse ai fatti.

Ultimi di Auto



Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra

Il ministro: il gruppo si assuma le sue responsabilità in Italia. Il gruppo: nessuna chiusura o licenziamento collettivo nel Paese. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha dichiarato che l'industria automobilistica europea è "al collasso" e ha sostenuto la necessità di intervenire "subito". Questo il quadro proposto dal ministro nel corso del tavolo Stellantis al Mimit. Il ministro ha fatto riferimento agli annunci degli ultimi mesi di Volkswagen che prevede la chiusura di 3 stabilimenti in Germania, al caso della fabbrica Audi di Bruxelles che interromperà le attività a febbraio e alla situazione di importanti aziende della componentistica europea che cesseranno le proprie attività, con il relativo licenziamento di decine di migliaia di dipendenti. "È il momento delle scelte, altrimenti nei prossimi mesi, senza un cambio di rotta in Europa, dopo gli agricoltori anche gli operai bloccheranno le capitali europee e imporranno un cambio di rotta", ha avvertito. Secondo Urso "il problema non è Trump e non è nemmeno la Cina. Biden ha alzato i dazi alle auto cinesi al 100%. E la Cina ha investito sul green deal europeo. Il problema è l'Europa. Noi non possiamo decidere sulle scelte degli Usa, quello spetta agli elettori americani. Noi possiamo decidere sulle scelte dell'Europa e siamo obbligati a farlo, tenendo conto della realtà". "Dobbiamo cambiare da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa. Non possiamo aspettare la revisione prevista alla fine del 2026. Tra due anni non avremo più una industria automobilistica", ha proseguito. Il ministro ha annunciato che venerdì prossimo sarà a Parigi, alla trilaterale Italia-Francia-Germania delle associazioni nazionali di impresa, e affronterà il tema anche con il ministro e vicesegretario tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci. "Mi appello ai sindacati italiani, a Confindustria e all'Anfia affinché facciano fronte comune con le associazioni europee. È il momento delle scelte. Dobbiamo fare squadra", ha esortato il ministro. Urso ha definito "follia" le multe previste dall'Unione europea a partire dal 2025 per le case che non rispetteranno i limiti sulle emissioni: "è il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti", ha detto Urso durante l'incontro. Il ministro ha confermato che non verranno introdotti di nuovo gli ecobonus per l'acquisto di auto nuove. "Destineremo tutte le risorse del fondo, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a sostegno delle imprese ha aggiunto soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive. E proponiamo nel nostro 'non paper' un piano automotive Ue con incentivi alla domanda, stabili e duraturi nel tempo, con risorse comuni destinate ai consumatori europei". Il ministro ha quindi chiesto a Stellantis di assumersi la responsabilità sociale del rilancio dell'auto italiana e di presentare "un vero, significativo e chiaro piano industriale, che entri nel dettaglio di ogni stabilimento in Italia e che preveda un significativo aumento degli investimenti nel nostro Paese". "Questa è la posizione del sistema Italia non solo del governo", ha sostenuto facendo riferimento alle mozioni parlamentari e allo sciopero dei sindacati delle scorse settimane. Stellantis ha un piano per l'Italia e lotteremo per difendere la nostra leadership. Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore", ha risposto Daniela Poggio, vicepresidente communication & public affairs di Stellantis Italia, in occasione della riunione al Mimit. "In questo momento di transizione le politiche che garantiscono la stabilità delle regole sono più importanti che mai e i target del 2025 erano noti fin dal 2019, in quanto sono rimasti gli stessi decisi nella legislazione europea 2014-2019 ha aggiunto Poggio -. Modificare ora gli obiettivi avrebbe effetti negativi perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi". Giuseppe Manca, responsabile risorse umane di Stellantis Italia, nel suo intervento al tavolo ha assicurato invece che il Gruppo "non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi. Stellantis ha un piano per l'Italia, che è stato condiviso coi nostri partner sindacali, e che oggi condividiamo a questo tavolo".



Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra

Il ministro: il gruppo si assuma le sue responsabilità in Italia. Il gruppo: nessuna chiusura o licenziamento collettivo nel Paese.

TELEBORSA

Publicato il 14/11/2024
Ultima modifica il 14/11/2024 alle ore 15:31



Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha dichiarato che l'**industria automobilistica europea** è "al collasso" e ha sostenuto la necessità di intervenire "subito". Questo il quadro proposto dal ministro nel corso del **tavolo Stellantis** al Mimit. Il ministro ha fatto

riferimento agli annunci degli ultimi mesi di **Volkswagen** che prevede la chiusura di 3 stabilimenti in Germania, al caso della fabbrica **Audi** di Bruxelles che interromperà le attività a febbraio e alla situazione di importanti aziende della **componentistica europea** che cesseranno le proprie attività, con il relativo licenziamento di decine di migliaia di dipendenti.

"È il momento delle scelte, altrimenti nei prossimi mesi, senza un cambio di rotta in Europa, dopo gli agricoltori anche gli operai bloccheranno le capitali europee e imporranno un cambio di rotta", ha avvertito. Secondo Urso "il problema non è **Trump** e non è nemmeno la Cina. Biden ha alzato i dazi alle auto cinesi al 100%. E la **Cina** ha investito sul green deal europeo. Il problema è l'Europa. Noi non possiamo decidere sulle scelte degli Usa, quello spetta agli elettori americani. Noi possiamo decidere sulle scelte dell'Europa e siamo obbligati a farlo, tenendo conto della realtà".

"Dobbiamo cambiare da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa. Non possiamo aspettare la revisione prevista alla fine del 2026. Tra due anni non avremo più una industria automobilistica", ha proseguito. Il ministro ha annunciato che venerdì prossimo sarà a Parigi, alla **trilaterale Italia-Francia-Germania** delle associazioni nazionali di impresa, e affronterà il tema anche con il ministro e vicesegretario tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci.

"Mi appello ai **sindacati** italiani, a **Confindustria** e all'**Anfia** affinché facciano fronte comune con le associazioni europee. È il momento delle scelte.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

21/10/2024



Urso: tetto agli stipendi e investimenti in Italia al centro del dibattito su Stellantis

01/10/2024

Stellantis, Jefferies taglia il target price

30/10/2024

Stellantis, tavolo al Mimit il 14 novembre dopo il "no" di Elkann al Parlamento

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

14/11/2024

Fincantieri migliora guidance su ricavi e debito dopo 9 mesi in crescita

14/11/2024

Mimit, convocati i tavoli Priolo, Versalis e della Chimica

Dobbiamo fare squadra", ha esortato il ministro. Urso ha definito **"follia"** le **multe** previste dall'Unione europea a partire dal 2025 per le case che non rispetteranno i limiti sulle emissioni: "è il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti", ha detto Urso durante l'incontro.

Il ministro ha confermato che non verranno introdotti di nuovo gli **ecobonus** per l'acquisto di auto nuove. "Destineremo tutte le risorse del **fondo**, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a **sostegno delle imprese** - ha aggiunto - soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive. E proponiamo nel nostro 'non paper' un **piano automotive Ue** con incentivi alla domanda, stabili e duraturi nel tempo, con risorse comuni destinate ai consumatori europei".

Il ministro ha quindi chiesto a Stellantis di assumersi la **responsabilità sociale** del rilancio dell'auto italiana e di presentare "un vero, significativo e chiaro **piano industriale**, che entri nel dettaglio di ogni stabilimento in Italia e che preveda un significativo aumento degli investimenti nel nostro Paese". "Questa è la posizione del sistema Italia non solo del governo", ha sostenuto facendo riferimento alle mozioni parlamentari e allo sciopero dei sindacati delle scorse settimane.

"**Stellantis** ha un piano per l'Italia e lotteremo per difendere la nostra leadership. Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore", ha risposto **Daniela Poggio**, vicepresidente communication & public affairs di Stellantis Italia, in occasione della riunione al Mimit. "In questo momento di transizione le politiche che garantiscono la stabilità delle regole sono più importanti che mai e i target del 2025 erano noti fin dal 2019, in quanto sono rimasti gli stessi decisi nella legislazione europea 2014-2019 - ha aggiunto Poggio -. Modificare ora gli obiettivi avrebbe effetti negativi perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi".

Giuseppe Manca, responsabile risorse umane di Stellantis Italia, nel suo intervento al tavolo ha assicurato invece che il Gruppo "non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi. Stellantis ha un piano per l'Italia, che è stato condiviso coi nostri partner sindacali, e che oggi condividiamo a questo tavolo".

TITOLI TRATTATI:

> Stellantis

Servizio a cura di **teleborsa**

14/11/2024

Fed, Kugler: continuare a prestare attenzione a entrambi i lati del mandato

14/11/2024

Tapestry e Capri Holdings rinunciano a fusione da 8,5 miliardi di dollari

> Altre notizie

CALCOLATORI

- Casa**
Calcola le rate del mutuo
- Auto**
Quale automobile posso permettermi?
- Titoli**
Quando vendere per guadagnare?
- Conto Corrente**
Quanto costa andare in rosso?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

CRONACA

ECONOMIA

ESTERI

POLITICA

SPORT

TORINO

089849



PROVA GRATUITA 7 GIORNI
Poi Q Premium a soli 2€ al mese 1 anno

• **SCOPRI**

☰ | 🔍 | ✉ NEWSLETTER

QUATTORRUOTE

ABBONATI
A PARTIRE DA 1 €



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



Automobil **ISSIMA**

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

Stellantis

Ancora stallo dopo il tavolo al ministero



Luca Cereda | Pubblicato il 14/11/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Fiat E-Ducato, il nostro test

ADV

Il braccio di ferro tra governo e Stellantis continua e anche l'ultima puntata del **Tavolo Automotive**, tenutasi oggi al Mimit (ministero delle Imprese e del Made in Italy), sembra portare a un nulla di fatto, con le parti arroccate sulle proprie posizioni. Da un lato, il ministro Urso ha chiesto al costruttore di "assumersi la responsabilità del rilancio dell'auto italiana", con un "vero e significativo piano industriale", e al tempo stesso ha invocato nuovamente una revisione delle normative sulle emissioni per il 2025, per "rimuovere la follia delle euromulte". Dall'altro, Stellantis afferma di "avere un piano per l'Italia" e auspica, al contrario, che l'Europa mantenga le regole attuali "per garantire stabilità: modificare ora gli obiettivi avrebbe effetti negativi perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi, ha detto Daniela Poggio, vicepresidente Communication & Public Affairs di Stellantis Italia. Delusi i sindacati, che di fronte all'ennesimo stallo richiedono "la convocazione di un incontro con Stellantis presso la presidenza del Consiglio", definendo "controproducente" l'incontro odierno e "incapace di invertire la pericolosa deriva" del settore.

L'attacco di Urso. "Chiediamo un vero, significativo e chiaro piano industriale, che entri nel dettaglio di ogni stabilimento in Italia e che preveda un significativo aumento degli investimenti nel nostro Paese", ha detto il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso nell'incontro con Stellantis. "Come dimostrano le mozioni parlamentari approvate alla Camera e lo stesso sciopero, vi è una condivisione generale, una piena unità di intenti, dal Parlamento ai sindacati, dalle Regioni alla filiera

I PIÙ POPOLARI

- 01 Gruppo Volkswagen** La fabbrica di Bruxelles chiuderà i battenti
- 02 Stati Uniti** Trump di nuovo presidente: trema l'auto europea
- 03 Unione Europea** Nuovo allarme dei costruttori: "Il mercato delle elettriche peggiorerà"
- 04 Auto bifuel** Le regine del Gpl
- 05 Alpine A290** La hot hatch politicamente corretta - VIDEO

VEDI ALTRO



LA CI... ALLA TUA PERSONALITÀ

Piccola, agile e silenziosa, offre praticità senza rinunciare allo...

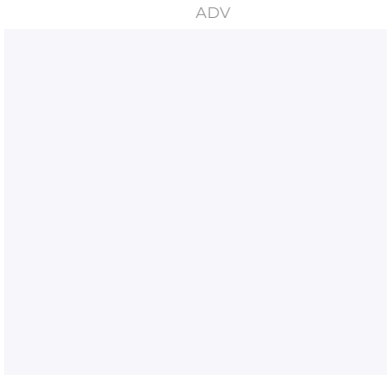
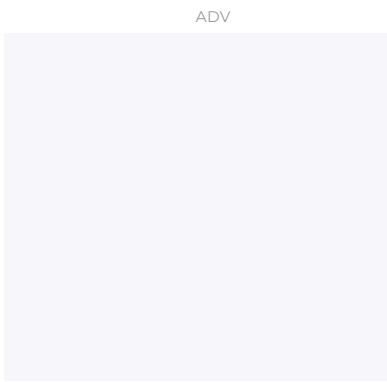
INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

della componentistica” ha aggiunto, sottolineando come tutte le parti chiedano al costruttore “di impegnarsi concretamente per il rilancio dell'industria dell'auto e per la salvaguardia dei posti di lavoro” e “di dare all'Italia quello che l'Italia ha dato alla Fiat”. Nello specifico, il ministro chiede “indicazioni e dati precisi, impegni sulle risorse e sui nuovi modelli, investimenti sulla ricerca e sulla formazione, sulle nuove piattaforme produttive e quindi sulla componentistica”, affermando che il governo è “disposto a mettere in campo ciò che è necessario per sostenere questo sforzo, con politiche nazionali ed europee adeguate”. Su quest'ultimo punto, però, non mancano frizioni tra le parti, sia sul tema degli incentivi sia sulle politiche da perseguire a Bruxelles: “Quest'anno abbiamo investito un miliardo di euro di intesa con Stellantis”, attacca Urso, “secondo cui la misura avrebbe aumentato la produzione in Italia. È accaduto esattamente il contrario. Quindi, come preannunciato, non la riproporremo più. Destineremo tutte le risorse del fondo, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive”. In Campo europeo, poi, Urso continua a richiedere una revisione dei regolamenti per il 2025: “Dobbiamo rimuovere la follia delle euomulte che scatteranno dal primo gennaio prossimo: è questo il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti”, ha detto il ministro: “Per sfuggire alla tagliola delle multe le case hanno tre vie, tutte suicide per l'industria: ridurre la produzione di auto endotermiche per scendere sotto la proporzione fissata tra auto elettriche vendute e auto endotermiche; aumentare la vendita di auto elettriche nella propria rete, come sta facendo Stellantis, certificando e vendendo le auto del proprio socio Leapmotors importate dalla Cina; oppure, in ultima istanza, comprando le quote di crediti CO2 da Tesla. In ogni caso, si accelera la crisi della produzione europea. Si condannano l'auto e il lavoro europeo. Una follia che dobbiamo subito scongiurare”.

La replica di Stellantis. A rappresentare Stellantis al tavolo del ministero c'erano Daniela Poggio, il responsabile delle risorse umane e della relazioni industriali, Giuseppe Manca, e la managing director, Antonella Bruno. Il costruttore ha replicato a Urso “di avere un piano per l'Italia” e di voler “lottare per difendere la sua leadership” nel nostro Paese, aggiungendo di “non avere intenzione di chiudere alcuno stabilimento, né di fare licenziamenti collettivi”. Il gruppo automobilistico ha però

Focus ON

- Opel Astra Sports Tourer:**
○ PUBBLICITARIA
- Chicco: per bambini fino ai 150**
○ PUBBLICITARIA
- La city car che fa spazio alla**
○ PUBBLICITARIA
- Ligier: la gamma 2025 è**
○ PUBBLICITARIA
- Lancia Ypsilon: eleganza**
○ PUBBLICITARIA
- Alfa Romeo Junior: un**
○ PUBBLICITARIA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

espresso nuovamente vedute divergenti da quelle del governo sul piano delle politiche comunitarie nel settore: "In questo momento di transizione - ha detto Poggio - le politiche che garantiscono la stabilità delle regole sono più importanti che mai e i target del 2025 erano noti fin dal 2019. Modificare adesso gli obiettivi avrebbe effetti negativi", ha aggiunto la responsabile della comunicazione del gruppo, "perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi. Il piano strategico Dare Forward 2030 prevede la decarbonizzazione entro il 2038 sia dei veicoli sia dei processi produttivi. E di raggiungere entro il 2030 la vendita del 100% di veicoli elettrici in Europa e il 50% in Usa. Un investimento di 50 miliardi di euro. Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea, perché il mondo non tornerà indietro sull'elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore". "La riconversione (all'elettrico, ndr) comporta un maggiore costo dei veicoli del 40%, e questo è il principale problema che non abbiamo ancora risolto: la politica fa le leggi, noi le rispettiamo", ha dichiarato ancora la portavoce di Stellantis. Insomma, la linea è la stessa già dettata da Carlos Tavares, contrario alla revisione delle regole.

I sindacati "chiamano" Meloni e concordano con Urso sul

2025. L'esito dell'ennesimo confronto ha scaturito la delusione della terza parte seduta al tavolo, i sindacati. Presenti i rappresentanti di Fim, Fiom, Uilm, Ugl metalmeccanici, Acqcf, Fismic, Anfia, e Regioni dove sono presenti gli stabilimenti del gruppo (Piemonte, Basilicata, Campania, Lazio, Molise, Abruzzo, Emilia-Romagna). Dura la risposta della Uilm: "Ribadiamo la richiesta di convocazione di un incontro con Stellantis presso la Presidenza del Consiglio" dal momento che "il tavolo automotive aperto da oltre un anno presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy si è dimostrato finora non solo inefficace, ma addirittura controproducente. L'aggiornamento al 16 dicembre presso il Mimit, proposto dal Ministro Urso, rischia di rappresentare una ennesima pericolosa dilazione" ha detto Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore auto. "Le proposte di rilancio del settore automotive - spiega Ficco - che sono state elaborate nelle sessioni tecniche all'unanimità, sono state lasciate inspiegabilmente cadere. Anzi - aggiunge il sindacalista - il ministero ha di fatto interrotto le trattative per quasi un anno, permettendo che le cose precipitassero e che la produzione passasse dai circa 800 mila veicoli del 2024 agli scarsi 500 mila attuali". "L'incontro di oggi al Mimit" ha proseguito il segretario "purtroppo non è riuscito a

invertire questa pericolosa deriva” né “è riuscito a risolvere le questioni più urgenti, come il rafforzamento degli ammortizzatori sociali, senza il quale avremo ondate di licenziamenti nelle imprese dell'indotto, e la riduzione del costo dell'energia, più alto che in qualsiasi altro grande paese europeo; l'unico punto su cui esprimiamo sintonia col Mimit è la necessità di ottenere una modifica del micidiale regolamento europeo che sostanzialmente impone già nel 2025 quote di auto elettriche impossibili da vendere”.

TAGS:

STELLANTIS

GOVERNO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)**COMMENTA**

Disclaimer

ADV



ADV



Stellantis, nuovo tavolo al ministero

Vertice al Mimit con le regioni sede di stabilimenti, i sindacati, l'Anfia e l'azienda. Si discute del futuro della produzione e occupazione della multinazionale in Italia. Intanto, nell'indotto di Melfi in crisi altre tre aziende

📅 14/11/2024 Francesco Bonaduce - montaggio Francesco Pafundi

Tag Tavolo Mimit Governo Roma

San Nicola di Melfi Potenza Basilicata stellantis

STELLANTIS, NUOVO TAVOIO CON IL MINISTRO URSO. I sindacati: "Vogliamo la Meloni"

Incontro previsto alle 12, scetticismo delle organizzazioni sindacali. Si parlerà anche di taglio del fondo automotive e di misure per l'indotto

14/11/2024 Tgr Piemonte

L'ingresso principale della fabbrica Stellantis di Mirafiori

E' previsto per le 12 di oggi il **tavolo automotive** al **Ministero delle Imprese e del Made in Italy**, a Palazzo Piacentini. Il ministro **Adolfo Urso** incontra i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e **dell'Anfia** (Associazione nazionale filiera italiana automotive). Scetticismo da parte dei **sindacati** che chiedono un accordo quadro sulla produzione italiana di Stellantis e sulle prospettive future. Vogliono **"alzare il livello del confronto portandolo alla Presidenza del Consiglio"** e promettono un'autoconvocazione con i lavoratori nelle vicinanze di Palazzo Chigi.

"Situazione critica"

I sindacati definiscono la situazione **"critica, specialmente dopo il drastico taglio dell'80% del fondo destinato all'automotive, una riduzione di 4,5 miliardi di euro"**. Altra priorità, sottolineano i sindacati - è **"intervenire sul fronte del caro energia con nuovi strumenti di ammortizzatori sociali per l'anno 2025 così da evitare licenziamenti che potrebbero colpire 25mila lavoratori negli stabilimenti Stellantis nell'indotto"**.

LEGGI ANCHE:

VIDEO La vita dei cassintegrati Stellantis: stipendio tagliato e spese su

VIDEO Profondo rosso Stellantis, a Mirafiori produzione giù del 70%

VIDEO Il New York Times su Stellantis: "I problemi si stanno accumulando"

Al Mimit la discussione sulla situazione dell'automotive in Italia. Preoccupa la crisi produttiva e occupazionale a Melfi

📅 14/11/2024

Lo stabilimento Stellantis di Melfi

E' in programma per oggi la riunione del Tavolo Stellantis al ministero delle Imprese. All'incontro, convocato dal ministro Adolfo Urso, parteciperanno i rappresentanti dell'azienda, le Regioni sede di stabilimenti produttivi, le organizzazioni sindacali e **l'Anfia** - Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive.

Al centro della discussione ci sarà anche la situazione che sta attraversando lo stabilimento di San Nicola di Melfi: una crisi occupazionale che riguarda anche l'indotto.

Avviate infatti le procedure di licenziamento per due aziende della logistica: Fdm e Lanni. Il destino di quasi un centinaio di lavoratori è appeso all'incontro di oggi al Ministero.

Tag incontro mimit Roma Basilicata Melfi

stellantis

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



Stellantis: “In Italia nessun licenziamento e più modelli”. Urso recupera 200 milioni per l’auto

di [Diego Longhin](#)



Incontro al ministero con imprese e sindacati. Il ministro esclude gli incentivi per l’acquisto “Svenano lo Stato”. I lavoratori chiedono incontro a Palazzo Chigi

14 NOVEMBRE 2024 ALLE 18:20

3 MINUTI DI LETTURA

ROMA - Recuperati 200 milioni per il fondo automotive. Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, si è presentato così al tavolo dove c'erano, oltre a Stellantis, i sindacati metalmeccanici e le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

imprese dell'indotto, quelle che si sono rivoltate contro il taglio dell'80% del fondo automotive, 4,6 miliardi in meno al 2030. E così, solo per il 2025, i soldi a disposizione per il fondo saranno 400 milioni. Avrebbero dovuto essere più di 700 milioni. Non solo nel 2025, ma negli anni a seguire, fino al 2030. Poi ci ha pensato la scure di Giorgetti e la scarsità di risorse per riuscire a chiudere la manovra. I soldi recuperati saranno però usati solo per l'indotto auto, per aiutare la filiera italiana e non per sostenere un nuovo ciclo di ecobonus. **“Gli ecobonus svenano gli Stati ma non risolvono il problema. È come svuotare un oceano con dei secchielli.** Quest'anno abbiamo investito un miliardo di euro di intesa con Stellantis, che aveva sostenuto che la misura avrebbe aumentato la produzione in Italia. È accaduto esattamente il contrario e quindi, come preannunciato, non la riproporremo più”. Urso poi si diverte a fare il gioco delle tre carte. Inserisce nel pacchetto **i 500 milioni di fondo per i contratti di sviluppo**, che spera di portare a 1 miliardo, e **240 milioni di quattrini avanzati proprio dagli incentivi per l'auto**. Insomma, alla fine, secondo i calcoli del ministro **“per le quattro ruote ci sono 1 miliardo e 640 milioni tra il 2025 e il 2026”**.

Stellantis, a Mirafiori cresce la produzione dei cambi per le auto ibride

di [Diego Longhin](#)
09 Novembre 2024

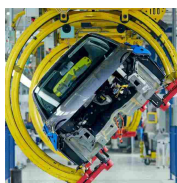


Risorse solo per le politiche industriali. Semmai è l'Europa che deve mettere delle risorse per gli incentivi e per l'auto. Per cui l'Italia sta portando avanti una battaglia per riuscire ad avere un fondo della Ue a cui attingere, a far slittare le multe per le case previste dal prossimo anno sulle emissioni di CO2, e non per mettere in dubbio il 2035, anno di passaggio dal termico all'elettrico, ma per modificare il modo attraverso il quale l'Europa taglierà il traguardo. **“Non poniamo in discussione la data del 2035 ma come ci arriviamo. Sistema delle multe è “satanico”, va modificato, dice Urso.** E poi chiede a Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, impegni precisi sull'Italia e un piano industriale. E Urso, citando Gianni Agnelli, chiede responsabilità sociale al gruppo guidato dall'ad Carlos Tavares. **“Il Sistema Italia, non questo governo o questo ministro, chiede a Stellantis con forza di scommettere sul nostro Paese. Di dare all'Italia quello che l'Italia ha dato alla Fiat. Se il piano industriale risponderà a queste esigenze noi ci siamo, daremo il massimo sostegno”, dice Urso.**

LA CRISI DEL SETTORE

Il piano di aiuti per l'auto che il governo ha tradito

di [Diego Longhin](#)
02 Novembre 2024



Il piano per l'Italia

La risposta arriva subito per bocca di Giuseppe Manca, responsabile risorse umane di Stellantis Italia: **“Stellantis non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi”**. E poi: **“Stellantis ha un piano per l'Italia”**. **Manca scandisce i tempi di Melfi**: **“In particolare, nel primo trimestre del 2025 uscirà la prima Ds e nel terzo trimestre del 2025 la nuova Jeep Compass elettrica. Nel primo trimestre del 2026 arriverà la seconda vettura Ds, nel secondo trimestre 2026 la Jeep Compass Ibrida e nel terzo trimestre 2026 la nuova Lancia Gamma”**. Su Pomigliano confermata la Panda fino al 2029 e poi **“un nuovo progetto su cui ancora stiamo verificando la possibilità all'interno del gruppo”** dice Manca. La Grecale a Cassino sarà prodotta oltre il 2030 e per il post 2020 anche ad Atesa arriverà un altro modello di veicolo commerciale. Sufficiente per Urso? Non sembra. Nuova riunione il 16 dicembre. Anche perché **nel frattempo il ministro dovrà relazionare cosa l'Italia è riuscita a spuntare a Bruxelles**.

Dazi sulle auto elettriche, la Cina ricorre al Wto. Ed è stop agli investimenti in Europa

di [Diego Longhin](#)
05 Novembre 2024



Imprese e sindacati

Il clima al ministero è stato migliore rispetto agli incontri precedenti. Soprattutto tra lo stesso ministro Urso e Stellantis. **I sindacati, invece, sono delusi rispetto alla situazione, non percepiscono novità né da parte dell'esecutivo né da parte del gruppo automobilistico** e, in mancanza di una convocazione di una riunione a Palazzo Chigi, **Fim, Fiom e Uilm sono pronti ad autoconvocarsi per impegnare la premier Meloni** sulla questione. **“La situazione in questi mesi è peggiorata - dicono i sindacati. Il tavolo è stato controproducente”**. Invece, Urso, sottolinea che la prossima riunione si terrà sempre al ministero per capire se ci saranno dei passi avanti. E poi, **“solo in caso di chiusura di un accordo di alto profilo”**, ci sarà un vertice a Palazzo

Chigi.

Soddisfatto invece il presidente **dell'Anfia**, l'associazione dell'indotto auto, **Roberto Vavassori**, che considera il tavolo "positivo" rispetto alla dotazione di risorse. E chiede al governo di concentrarle su due direttrici: "Riduzione del costo dell'energia e ricerca e sviluppo in ottica transizione". E gli incentivi? "Non sono serviti per aumentare la produzione". Bonus che invece Stellantis reputa necessari, anche se Manca apre alla possibilità che i fondi li metta la Ue: "Visto il mercato dell'automobile e dell'elettrico, è chiaro che lo stop degli incentivi costituisce un problema" ed è "chiaro che è un problema per il mercato italiano". **E il capo risorse umane aggiunge: "la rivisitazione degli incentivi va rivista a livello europeo".**

LEGGI I COMMENTI

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra



Il ministro: il gruppo si assume le sue responsabilità in Italia. Il gruppo: nessuna chiusura o licenziamento collettivo nel Paese.

14 novembre 2024 - 15.36

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha dichiarato che l'**industria automobilistica europea** è "al collasso" e ha sostenuto la necessità di intervenire "subito". Questo il quadro proposto dal ministro nel corso del **tavolo Stellantis** al Mimit. Il ministro ha fatto riferimento agli annunci degli ultimi mesi di **Volkswagen** che prevede la chiusura di 3 stabilimenti in Germania, al caso della fabbrica **Audi** di Bruxelles che interromperà le attività a febbraio e alla situazione di importanti aziende della **componentistica europea** che cesseranno le proprie attività, con il relativo licenziamento di decine di migliaia di dipendenti.

"È il momento delle scelte, altrimenti nei prossimi mesi, senza un cambio di rotta in Europa, dopo gli agricoltori anche gli operai bloccheranno le capitali europee e imporranno un cambio di rotta", ha avvertito. Secondo Urso "il problema non è **Trump** e non è nemmeno la Cina. Biden ha alzato i dazi alle auto cinesi al 100%. E la Cina ha investito sul green deal europeo. Il problema è l'Europa. Noi non possiamo decidere sulle scelte degli Usa, quello spetta agli elettori americani. Noi possiamo decidere sulle scelte dell'Europa e siamo obbligati a farlo, tenendo conto della realtà".

"Dobbiamo cambiare da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa. Non possiamo aspettare la revisione prevista alla fine del 2026. Tra due anni non avremo più una industria automobilistica", ha proseguito. Il

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

43.920

-0,09%

FTSE 100

8.065

+0,43%

FTSE MIB

34.300

+1,76%

Germany DAX

19.269

+1,40%

Hang Seng Index*

19.823,45

-0,12%

Nasdaq

19.194

-0,19%

Nikkei 225

38.872,00

+0,39%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ministro ha annunciato che venerdì prossimo sarà a Parigi, alla **trilaterale Italia-Francia-Germania** delle associazioni nazionali di impresa, e affronterà il tema anche con il ministro e vicesegretario tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci.

"Mi appello ai sindacati italiani, a **Confindustria** e **all'Anfia** affinché facciamo fronte comune con le associazioni europee. È il momento delle scelte. Dobbiamo fare squadra", ha esortato il ministro. Urso ha definito "follia" le **multe** previste dall'Unione europea a partire dal 2025 per le case che non rispetteranno i limiti sulle emissioni: "è il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti", ha detto Urso durante l'incontro.

Il ministro ha confermato che non verranno introdotti di nuovo gli **ecobonus** per l'acquisto di auto nuove. "Destineremo tutte le risorse del **fondo**, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a **sostegno delle imprese** – ha aggiunto – soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive. E proponiamo nel nostro 'non paper' un **piano automotive Ue** con incentivi alla domanda, stabili e duraturi nel tempo, con risorse comuni destinate ai consumatori europei".

Il ministro ha quindi chiesto a Stellantis di assumersi la **responsabilità sociale** del rilancio dell'auto italiana e di presentare "un vero, significativo e chiaro **piano industriale**, che entri nel dettaglio di ogni stabilimento in Italia e che preveda un significativo aumento degli investimenti nel nostro Paese". "Questa è la posizione del sistema Italia non solo del governo", ha sostenuto facendo riferimento alle mozioni parlamentari e allo sciopero dei sindacati delle scorse settimane.

"**Stellantis** ha un piano per l'Italia e lotteremo per difendere la nostra leadership. Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore", ha risposto **Daniela Poggio**, vicepresidente communication & public affairs di Stellantis Italia, in occasione della riunione al Mimit. "In questo momento di transizione le politiche che garantiscono la stabilità delle regole sono più importanti che mai e i target del 2025 erano noti fin dal 2019, in quanto sono rimasti gli stessi decisi nella legislazione europea 2014-2019 – ha aggiunto Poggio -. Modificare ora gli obiettivi avrebbe effetti negativi perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi".

Giuseppe Manca, responsabile risorse umane di Stellantis Italia, nel suo intervento al tavolo ha assicurato invece che il Gruppo "non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi. Stellantis ha un piano per l'Italia, che è stato condiviso coi nostri partner sindacali, e che oggi condividiamo a questo tavolo".

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

USD



TG24 info NEWS SPORT EVENTI RUBRICHE EDITORIALE VIDEO METEO AREE SHOP SCRIVICI [social icons]

FROSINONE - ROMA - ALATRI - ANAGNI - CASSINO - CEPRANO - FERENTINO - SORA - VALCOMINO - VEROLI - REGIONE - CRONACA - POLITICA -

EDICOLA

IL FATTO – Stellantis, il tavolo al Ministero. La società: “Nessun impianto sarà chiuso”

↳ TORNA IN HOMEPAGE

ULTIME NOTIZIE – Stellantis, il tavolo al Ministero. La societ... Cioci



14 Novembre 17:35 2024

Stampa questo articolo

“Si è tenuto al ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo Stellantis convocato dal ministro Adolfo Urso dove hanno partecipano i rappresentanti dei sindacati Fim-Cisl, Uilm, Fiom-Cgil, Fismic, Uglm e Aqcr, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi (Piemonte, Lazio, Basilicata, Abruzzo,

OtoVISION
SOLUZIONI PER L'UOITO E PER LA VISTA

Numero Verde
800 500 569

VIENI NEI NOSTRI CENTRI
FROSINONE
SORA | CASSINO
www.otovision.it

NUOVA 208
HYBRID

IN PRONTA CONSEGNA
4.000€
DI INCENTIVI PEUGEOT
FINO AL 30/11/2024

SCOPRI DI PIÙ

Zurich Taboo Cube
Non Autosufficienza

-10%
a premio

100€
di premio a vita

VIA S.AMASIO 16 - SORA TEL.0776.825205

CONFIMPRESE FROSINONE
"Scuola & Turismo"
In collaborazione con la C.C.I.A.A. di Frosinone - Latina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Campania, Molise ed Emilia Romagna), e dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive). Per Stellantis hanno partecipato Daniela Poggio, Vice President Communication and Public Affairs Italy, Giuseppe Manca, responsabile risorse umane per l'Italia, e Antonella Bruno, Managing Director di Stellantis Italia.

Al centro della discussione, la situazione che sta attraversando il sistema Italiano e tutti gli stabilimenti produttori dell'auto che sono in affanno, avvolti da una crisi produttiva e occupazionale che riguarda anche gli indotti".

E' quanto fa sapere il Segretario Nazionale dell'Ugl Metalmeccanici, Antonio Spera unitamente a Aurelio Melchionno, Segretario Confederale Ugl presenti all'incontro a Palazzo Piacentini, sede del ministero dell'Industria e del Made in Italy a capo della delegazione sindacale Ugl.

SCEGLI LA PUBBLICITA' di Tg24.info

4.000.000 di visualizzazioni al mese

Tel. 392.024.0024

Per il sindacalista, "l'incontro di oggi va nella direzione dall'UglM auspicata della chiusura del tavolo di Stellantis, prevista verso fine anno. Il 16 dicembre p.v. avverrà un ultimo incontro di riorganizzazione con le parti sociali, Stellantis e istituzioni per poi chiudere entro fine anno l'accordo, a Palazzo Chigi. Il governo – prosegue Spera – conferma di non adottare ecobonus per acquistare auto, ma di voler destinare tutte le risorse del fondo, che si pensa di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive per la transizione ecologica: 200 milioni per l'Automotive, 200 milioni di fondi nazionali e, 500 milioni da destinare al contratto di sviluppo. Per l'Ugl Metalmeccanici è già un segnale che il governo sia pronto a mettere in campo politiche nazionali e europee a sostegno dell'automotive nell'auspicio che il 28 novembre le nostre proposte con altri paesi vengano accolte in Europa per poi confrontarci il prossimo 16 dicembre a Palazzo Chigi. Va cambiata da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa – dichiara Spera – non si può aspettare la revisione prevista alla fine del 2026 poiché a parere dell'UglM, se così fosse, tra due anni non avremmo più una industria automobilistica: andrebbe fatto subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione magari in sintonia con paesi, come la Repubblica Ceca e altri dell'UE che seguono il nostro appello, chiedendo a loro volta che tale nuove normative siano cambiate per un 'non paper' sull'auto discutendolo nel Consiglio Competitività del 28 novembre. C'è bisogno – prosegue Spera – che l'Unione Europea riveda le regole sulle emissioni di CO2 delle auto per cambiare i limiti che saranno introdotti come regolamento europeo prevede aggi, al 2025. Questo punto è di fondamentale importanza per iniziare a determinare un nuovo percorso. Abbiamo appreso da Giuseppe Manca, Responsabile Risorse Umane di Stellantis Italia, illustrando il piano industriale per l'Italia durante l'incontro che Stellantis non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi ed ha un piano per l'Italia: in particolare su Melfi arriveranno cinque modelli, nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds

Trasmetti in diretta il tuo Consiglio Comunale.
Coinvolgere e Informare i Cittadini non è mai stato così semplice e accessibile.

seeweb
TELECOM ITALIA

NUOVA 208 HYBRID

IN PRONTA CONSEGNA 4.000€ DI INCENTIVI PEUGEOT FINO AL 30/11/2024.

SCOPRI DI PIÙ

Zurich Taboo Cube Non Autosufficienza

Prima polizza -10% a premio

Seconda polizza -10% di franchigia

VIA S.AMASIO 16 - SORA TEL.0776.825205

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma che segna il ritorno del marchio in questo segmento di mercato. Per la Regione Piemonte, entro il 2025 sarà effettuato il reshoring della 500 ibrida a Mirafiori, sarà dotata di una nuova batteria anche la versione BEV. Con un investimento di 240 milioni di euro sta nascendo il Mirafiori Automotive Park 2030, che, oltre alle carrozzerie, include lo stabilimento eDCT. Per l'Ugl Metalmeccanici bisognerebbe creare un ammortizzatore sociale specifico per l'automotive, dove – secondo il parere del Segretario Spera – il 2025 sarà molto più pesante sul settore produttivo dell'auto e le aziende sono allo scadere totale delle ore a uso degli ammortamenti. Si vada a creare un sistema formativo e riqualificante per i lavoratori che dovranno iniziare e essere pronti a lavorare sui nuovi prodotti elettrificati. Naturalmente – conclude Spera – siamo a attendere il passaggio che approvi la legge di bilancio e le eventuali modifiche per le risorse nazionali da mettere in campo per il settore”.



0 SHARES

Parole Chiave - Tags

LAZIO

STELLANTIS

TAVOLO AL MINISTERO

UGL

> IN EVIDENZA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

VULTURENEWS.NET
IL GIORNALE ONLINE DEL VULTURE MELFESE

- HOME
- TUTTE LE NEWS
- MELFI
- LAVELLO
- RIONERO
- VENOSA
- ALTRI COMUNI
- REDAZIONE
- PUBBLICITÀ

ULTIME NEWS 14 NOVEMBRE 2024 | A MELFI 5 MODELLI TRA IL 2025 E IL 2026: "STELLANTIS NON CHIUDERÀ STABILIMENTI E NON LICENZIERÀ". QUESTE LE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A MELFI 5 MODELLI TRA IL 2025 E IL 2026: "STELLANTIS NON CHIUDERÀ STABILIMENTI E NON LICENZIERÀ". QUESTE LE ULTIME NOTIZIE



solo da noi TUA a 18.440 euro
Oltre oneri finanziari

Nuova Fiat 500e **ZERO ANTICIPO**

CON ECOBONUS
CONTRATTI A RENDIMENTO VARIABILE

CON MANIPOLAZIONE ANTICIPO IL 31 OTTOBRE 2024 PER UN VALORE LUNGO DI RIFINANZIAMENTO IN PRONTA CONSEGNA

PRONTA CONSEGNA

GRUPPO MAF

VUOI FAR CRESCERE LA TUA AZIENDA E BATTERE LA CONCORRENZA?

ECCO COME POSSIAMO AIUTARTI A RAGGIUNGERE IL SUCCESSO CHE MERITI.

> CLICCA QUI

Agos

VIENI A TROVARCI

VIA ALDO MORO, 65 MELFI

PRESTITI PERSONALI
ASSICURAZIONI

CESSIONE DEL QUINTO
CARTE DI CREDITO

Ogni volta che vuoi CAMBIARE

Scegli le soluzioni assicurative di Zurich per proteggere il tuo mondo

ZURICH

Rivolgiti all'Agenzia Zurich Ida Parillo
Via Ronca Battista, 68 - Melfi (PZ)

ALTRE NEWS

RIONERO: AL VIA LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AUDITORIUM! I DETTAGLI

BASILICATA, ENNESIMA TRAGEDIA NELLE CAMPAGNE: UNA PERSONA HA PERSO LA VITA

MELFI, QUESTI 2 TALENTUOSI STUDENTI PRESENTI ALL'EVENTO CHE CELEBRA LO SPORT INCLUSIVO! BRAVISSIMI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

14 NOVEMBRE 2024

“Si è tenuto al ministero delle Imprese e del Made in Italy il **tavolo Stellantis convocato dal ministro Adolfo Urso** dove hanno partecipato i rappresentanti dei sindacati Fim-Cisl, Uilm, Fiom-Cgil, Fismic, Uglm e Aqcfr, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi (Piemonte, Lazio, **Basilicata**, Abruzzo, Campania, Molise ed Emilia Romagna), e **dell’Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).

Per Stellantis hanno partecipato Daniela Poggio, Vice President Communication and Public Affairs Italy, Giuseppe Manca, responsabile risorse umane per l’Italia, e Antonella Bruno, Managing Director di Stellantis Italia.

Al centro della discussione, **la situazione che sta attraversando il sistema Italiano e tutti gli stabilimenti produttori dell’auto che sono in affanno, avvolti da una crisi produttiva e occupazionale che riguarda anche gli indotti**“.

E’ quanto fa sapere il Segretario Nazionale dell’Ugl Metalmeccanici, **Antonio Spera unitamente a Aurelio Melchionno**, Segretario Confederale Ugl presenti all’incontro a Palazzo Piacentini, sede del ministero dell’Industria e del Made in Italy a capo della delegazione sindacale Ugl.

Per il sindacalista, “l’incontro di oggi va nella direzione dall’UglM auspicata della chiusura del tavolo di Stellantis, prevista verso fine anno.

Il 16 dicembre p.v. avverrà un ultimo incontro di riorganizzazione con le parti sociali, Stellantis e istituzioni per poi chiudere entro fine anno l’accordo, a Palazzo Chigi.

Il governo – prosegue Spera – **conferma di non adottare ecobonus per acquistare auto**, ma di voler destinare tutte le risorse del fondo, che si pensa di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell’offerta, a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell’automotive per la transizione ecologica: **200 milioni per l’Automotive, 200 milioni di fondi nazionali e, 500 milioni da destinare al contratto di sviluppo**.

Per l’Ugl Metalmeccanici è già un segnale che il governo sia pronto a mettere in campo politiche nazionali e europee a sostegno dell’automotive nell’auspicio che il 28 novembre le nostre proposte con altri paesi vengano accolte in Europa per poi confrontarci il prossimo 16 dicembre a Palazzo Chigi.

Và cambiata da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa – dichiara Spera – non si può aspettare la revisione prevista alla fine del 2026 poiché a parere dell’UglM, se così fosse, tra due anni non avremmo più una industria automobilistica: andrebbe fatto subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione magari in sintonia con paesi, come la Repubblica Ceca e altri dell’UE che seguono il nostro appello, chiedendo a loro volta che tale nuove normative siano cambiate per un ‘non paper’ sull’auto discutendolo nel Consiglio Competitività del 28 novembre.

C’è bisogno – prosegue Spera – che l’Unione Europea riveda le regole sulle emissioni di CO2 delle auto per cambiare i limiti che saranno introdotti come regolamento europeo prevede oggi, al 2025. Questo punto è di fondamentale importanza per iniziare a determinare un nuovo percorso.

Abbiamo appreso da **Giuseppe Manca, Responsabile Risorse Umane di**



IN BASILICATA LE AGRICOLTRICI SEMPRE PIÙ PROTAGONISTE RIVOLUZIONANDO IL SETTORE E SFIDANDO I PREGIUDIZI!



VENOSA: PICCOLI CITTADINI, PIENI DI CURIOSITÀ ED ENTUSIASMO, FANNO VISITA AGLI UFFICI COMUNALI. ECCO LE FOTO

DIVENTA FAN SU FACEBOOK, CLICCA SU “MI PIACE!”



ALTRE NEWS



SARÀ NEL RICORDO DI FELICE RUSSO L’ULTRAMARATONA 8 E 6 ORE CITTÀ DI LAVELLO. I DETTAGLI



GRAVI ATTI VANDALICI IN QUESTA SCUOLA DI RIONERO! ECCO LE FOTO



“TUTTA L’AREA INDUSTRIALE DI MELFI È ORMAI SULL’ORLO DEL PRECIPIZIO”. LA DENUNCIA



BASILICATA: “A RISCHIO IL DIRITTO ALLO STUDIO PER I MENO ABBIENTATI”. ECCO CHE COSA STA SUCCEDENDO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis Italia, illustrando il piano industriale per l'Italia durante l'incontro che Stellantis non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi ed ha un piano per l'Italia: in particolare su Melfi arriveranno cinque modelli, nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica.

Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma che segna il ritorno del marchio in questo segmento di mercato. Per la Regione Piemonte, entro il 2025 sarà effettuato il reshoring della 500 ibrida a Mirafiori, sarà dotata di una nuova batteria anche la versione BEV. Con un investimento di 240 milioni di euro sta nascendo il Mirafiori Automotive Park 2030, che, oltre alle carrozzerie, include lo stabilimento eDCT.

Per l'Ugl Metalmeccanici bisognerebbe creare un ammortizzatore sociale specifico per l'automotive, dove – secondo il parere del Segretario Spera – il 2025 sarà molto più pesante sul settore produttivo dell'auto e le aziende sono allo scadere totale delle ore a uso degli ammortamenti.

Si vada a creare un sistema formativo e riqualificante per i lavoratori che dovranno iniziare e essere pronti a lavorare sui nuovi prodotti elettrificati.

Naturalmente – conclude Spera – siamo a attendere il passaggio che approvi la legge di bilancio e le eventuali modifiche per le risorse nazionali da mettere in campo per il settore”.

VULTURENEWS.NET ha aperto il canale **WhatsApp** ufficiale. Per ricevere in anteprima le NEWS più importanti **CLICCA QUI!**

Vendita e assistenza di macchine agricole e ricambi dal 1990.
S.S. 93 Km 56,500 - Lavello (Pz)
▶▶▶ Scopri di più

La tua nuova pausa caffè!



MELFI, ARRESTATE 9 PERSONE!

ALTRE NEWS



BASILICATA PRONTA A RINNOVARE L'ACCORDO DI COLLABORAZIONE CON BUENOS AIRES. QUESTI GLI ESITI DELL'INCONTRO



MELFI: "CI IMPEGNAMO A SEMPLIFICARE LE PROCEDURE BUCROCRATICHE E A IMPLEMENTARE SISTEMI DIGITALI PIÙ EFFICACI". I DETTAGLI



UN LUCANO ALLA GUIDA DELLA NUOVA PRO LOCO CITTÀ DI PESARO: "SONO FELICE DI DARE UN CONTRIBUTO ALLA COMUNITÀ". AUGURI DI BUON LAVORO



MELFI, NIENTE ACQUA IN QUESTA ZONA



MELFI: GRANDE RISULTATO PER MANUELA E DANIELE DELLA OJO BIKE AL CAMPIONATO GRANGRAVEL 2024! COMPLIMENTI



LAVELLO, NIENTE ACQUA IN QUESTE ZONE



A RIONERO SPAZIO A MUSICA E LETTURA: ECCO GLI APPUNTAMENTI DA NON PERDERE



POTENZA-MELFI: ATTENZIONE! FORTI RALLENTAMENTI SU QUESTO TRATTO. ECCO LA SITUAZIONE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Meccanica

Il Fondo auto recupera
in manovra solo 200 milioni —p.22

Il tavolo al Mimit

Auto, il Fondo recupera in manovra solo 200 milioni

Altri 240 milioni dai residui ecobonus. Possibile 1 miliardo per varie filiere strategiche

Urso a Stellantis: tre nuovi impegni per arrivare a un patto a Palazzo Chigi

Carmine Fotina

ROMA

Un ripristino molto parziale - appena 150-200 milioni nel 2025 - del Fondo automotive tagliato per 4,6 miliardi nel disegno di legge di bilancio e la rassicurazione da parte di Stellantis che non sono in vista chiusure di stabilimenti o licenziamenti collettivi in Italia. Produce questo l'ennesima riunione del tavolo Stellantis che si è svolta ieri al ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit): l'obiettivo di 1 milione di vetture da produrre in Italia è praticamente uscito di scena, sostituito da nuovi possibili impegni, e la novità è lo scontro sotterraneo sulle regole europee relative ai livelli di CO2 nel 2025, che il governo vuole cambiare e Stellantis confermare.

«Pensiamo di aumentare il Fondo automotive nel corso della manovra» ha detto il ministro Adolfo Urso. A fronte del maxi-taglio di 4,6 miliardi fino al 2030, il maxi-emendamento dovrebbe portare la dote del 2025 da 200 a 350-400 milioni. Ulteriori 240 milioni dovrebbero essere recuperati dai residui delle

varie campagne di eco-bonus mentre stanno per partire, con risorse Pnrr per 500 milioni (si negozierà con la Ue per raddoppiarle), contratti di sviluppo per le filiere strategiche, automotive compreso. In tutto, secondo il ministero, per il settore si potrebbe arrivare a 1,6 miliardi nel biennio 2025-2026 (ma il calcolo, come detto, in parte include anche altre filiere). Andrà comunque tutto all'offerta, a fronte del patto fallito con Stellantis che avrebbe dovuto portare a un aumento di produzione in Italia a fronte di un miliardo destinato agli incentivi all'acquisto. Diverse le opzioni di utilizzo delle risorse residue del Fondo, alcune sollecitate anche ieri **dall'Anfia** (l'associazione della componentistica): un'agevolazione specifica per ridurre i costi dell'energia, un credito d'imposta per R&S tarato sull'automotive, il rifinanziamento degli ammortizzatori sociali in scadenza.

I nuovi impegni in discussione

Continua il pressing per strappare da Stellantis dati e impegni precisi su modelli, piattaforme e impianti. Urso, evocando Gianni Agnelli, chiede «un'assunzione di responsabilità sociale del rilancio dell'auto italiana» e annuncia che il tavolo approderà a Palazzo Chigi solo se Stellantis prenderà impegni su tre fronti: garanzie occupazionali in merito ai cinque contratti di sviluppo congelati, gigafactory per le batterie a Termoli, scelta dell'Italia per la seconda piattaforma produttiva per le city-car. Dal



Il gruppo Stellantis: in Italia non intendiamo chiudere stabilimenti o fare licenziamenti collettivi

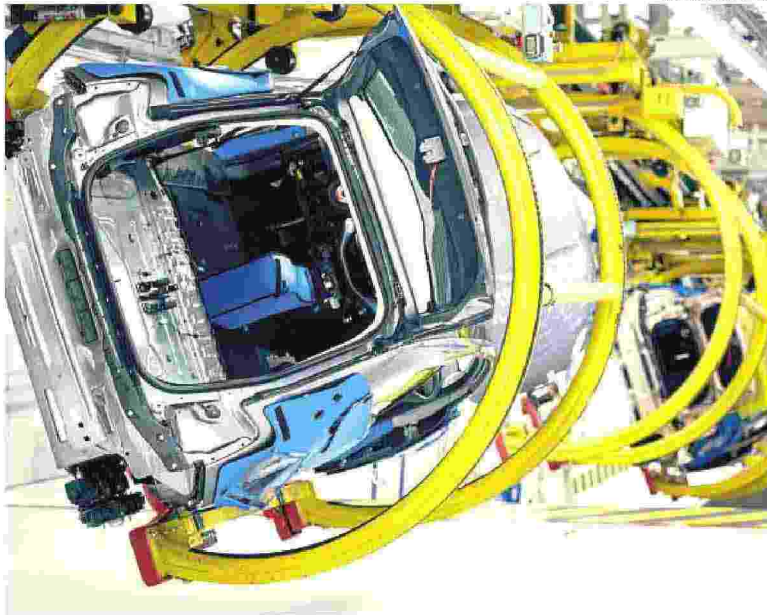
canto suo l'azienda, con Giuseppe Manca, responsabile Risorse umane per l'Italia, confermando che non c'è l'intenzione di chiudere fabbriche o fare licenziamenti collettivi, ha ricordato di aver un piano per il nostro Paese, «che è stato condiviso con i nostri partner sindacali, e che oggi condividiamo a questo Tavolo». Piano che non ha portato però a un impegno sul milione di veicoli che il governo chiedeva per il 2030 o anche prima (2028).

Una nuova riunione del tavolo si svolgerà il 16 dicembre. I sindacati, presenti ieri al Mimit, restano critici e puntano sul coinvolgimento di Palazzo Chigi

Le regole Ue

Intanto il Mimit ribadisce le posizioni già portate informalmente a Bruxelles per rivedere le regole europee sulla CO2, innanzitutto anticipando la clausola di revisione al 2025 e rimuovendo il rischio di multe per 15-17 miliardi sui produttori europei che il prossimo anno non ridurranno le emissioni medie dai 116 g/km del 2024 a poco meno di 94 grammi. Stellantis, che sull'elettrico conta anche sulla partnership con la cinese Leapmotor, è di un altro partito: «Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore» dice Daniela Poggio, vicepresidente Communication & Public Affairs di Stellantis Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMAGOECONOMICA

Il nodo produzione.

L'obiettivo di 1 milione di vetture da produrre in Italia è praticamente uscito di scena

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Imprese & Territori

Rinnovabili, richieste per 90 GW ma arriva la stretta sui requisiti

Gna, attività da operatore nazionale

Auto, il Fondo recupera in meno di 200 milioni

Accessibilità le procedure di realizzazione per chi favorisce

BYD SEAL U DM-i
3000 km di riserva
3000 km di riserva

Aneia da Ricarica? 1080 km

089849

Urso: settore al collasso Scontro su Stellantis. I sindacati: il tavolo auto vada a Palazzo Chigi

ROMA «Non chiuderemo stabilimenti in Italia e non licenzieremo», ha detto ieri Stellantis nell'incontro con il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, e con i sindacati, che però hanno chiesto di portare il confronto a un livello più alto, cioè alla presidenza del Consiglio. Cosa che Urso non ha escluso se si arrivasse a un accordo che dimostri «che Stellantis vuole investire in Italia in maniera concreta e significativa».

Il ministro ha anche detto che, di fronte al «collasso» europeo del settore dell'automotive, non si può aspettare

fino alla fine del 2026 per rivedere le regole del green deal e che questo va fatto «nei primi cento giorni della nuova commissione Ue». Per questo, ha aggiunto Urso, «abbiamo predisposto con il governo della Repubblica Ceca un "non paper" sull'auto che sarà discusso nel Consiglio Competitività del 28 novembre». Venerdì prossimo il ministro ne parlerà intanto nella trilaterale Italia-Francia-Germania delle associazioni nazionali di impresa e con i ministri tedesco e francese. «Mi appello ai sindacati italiani, a Confindustria e

all'Anfia — ha concluso — affinché facciate fronte comune con le vostre associazioni europee». Il direttore delle risorse umane di Stellantis Italia, Giuseppe Manca, ha illustrato i piani del gruppo per Mirafiori, Melfi, Cassino, Pomigliano e gli altri stabilimenti italiani. Urso ha detto che, per il 2025, ai 200 milioni previsti nel Fondo automotive se ne aggiungeranno altri 200 in manovra e 240 che sono avanzati dai precedenti piani ecobonus. Ma per Fiom, Fim e Uilm non ci sono novità e serve l'intervento di Palazzo Chigi.

Enr. Ma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al Mimit
Adolfo Urso,
ministro delle
Imprese e del
Made in Italy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La crisi dell'industria

Vertice sull'automotive Stellantis conferma i suoi piani per l'Italia

di **Diego Longhin**

ROMA – Il governo recupera 200 milioni per il fondo automotive, portando la dotazione per il 2025 a 400 milioni, e farà convergere altre misure sulle quattro ruote, come i contratti di sviluppo, che valgono altri 500 milioni, ma l'obiettivo è arrivare a 1 miliardo, e poi i residui dei soldi non usati per gli incentivi, altri 240 milioni. Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, si è presentato con questo pezzo al tavolo con i sindacati, l'Anfia, l'associazione delle imprese dell'indotto che si era rivolta contro il taglio dell'80% delle risorse del fondo, e Stellantis, che dice di «avere un solido piano per l'Italia».

Incontro che si annunciava difficile. Il governo ha prosciugato 4,6 miliardi al 2030. Per il 2025 vuol dire meno 562 milioni. Ora saranno reintegrati 200 milioni. I soldi recuperati saranno usati solo per sostenere le imprese, non per fare un nuovo ciclo di incentivi per sostenere l'acquisto di auto. «Gli ecobonus svenano gli Stati ma non risolvono il problema. È come svuotare un oceano con dei secchielli. Abbiamo investito un miliardo di intesa con Stellantis, che aveva sostenuto che la misura avrebbe aumentato la produzione in Italia. È accaduto esattamente il contrario e quindi, come preannuncia-

to, non la riproporremo più». Il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, dice «tavolo positivo». E chiede al governo di concentrare i soldi su due direttrici: «Riduzione del costo dell'energia e iniziative per la ricerca e sviluppo nelle imprese».

Clima più disteso, soprattutto tra governo e Stellantis. Urso, citando l'avvocato Agnelli, insiste sulla «responsabilità sociale» del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa. «Se il piano industriale risponderà a queste esigenze noi ci siamo e daremo il massimo sostegno», dice Urso, che nel frattempo vuole convincere l'Europa a far slittare le multe per i produttori sulle emissioni di CO2 e rivedere le tappe di avvicinamento al 2035. In vista della prossima riunione, il 16 dicembre, il ministro si attende dei progressi da parte di Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*: rivedere i progetti legati ai contratti di sviluppo in stand by affinché non prevedano una riduzione occupazionale, impegni su Gigafactory di Termoli, destinare all'Italia la nuova piattaforma produttiva per la produzione di city car, a beneficio della componentistica. Qualche risposta è già arrivata ieri: «Non abbiamo intenzione di chiudere nessun stabilimento in Italia e neppure di fa-

re licenziamenti collettivi. Stellantis ha un piano solido per l'Italia», dice Giuseppe Manca, responsabile italiano delle risorse umane. Tra le novità la possibilità di destinare la piattaforma per produrre le city car a Pomigliano, anche se in lizza ci sono siti francesi e spagnoli. Manca indica per Melfi i cinque modelli: nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma. Valutazioni in corso per nuovi progetti a Pomigliano e ad Atessa, mentre a Cassino la Maserati Grecale andrà oltre il 2030.

Delusi i sindacati, che si autoconvinceranno a Palazzo Chigi se non verrà coinvolta Meloni. «Il tavolo finora si è dimostrato non solo inefficace, ma controproducente. Non si può pensare di coinvolgere Palazzo Chigi solo in caso di esito positivo di una discussione in procinto di naufragare», dice Gianluca Ficco della Uilm. «Nessun passo in avanti né dal governo né da Stellantis», aggiunge Samuele Lodi della Fiom, mentre per il segretario Fim Cisl, Ferdinando Uliano, sostiene che «serve una spinta in più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il fondo

200 mln

I soldi rimasti

Nel 2025 sono rimasti 200 milioni di euro nel fondo automotive dopo il taglio di 4,6 miliardi al 2030

440 mln

Gli stanziamenti recuperati

Il ministro Urso conta di recuperare 200 milioni di quelli tagliati e di aggiungere altri 240 milioni rimasti dagli incentivi auto

I sindacati delusi puntano a Palazzo Chigi: "Questo tavolo è controproducente"

La fabbrica di Pomigliano in lizza per ospitare la produzione di city car

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Svolta sui fondi per l'auto «Duecento milioni in più»

► Dopo i tagli il governo annuncia al tavolo al Mimit nuove risorse già in Manovra Urso: «Con i contratti di sviluppo 1,64 miliardi per il settore negli anni 2025 e 2026»

IL CONFRONTO

ROMA Un incontro costruttivo per portare avanti il dialogo che però non prevede attualmente alcun impegno definitivo. Il governo e Stellantis, l'unico costruttore automotive attualmente presente nel nostro paese, cercano di avvicinare le posizioni dopo le recenti polemiche, ma non ci sono ancora le condizioni per siglare un accordo di «alto profilo». Bisognerà attendere l'esito degli incontri europei che ci saranno a Bruxelles a fine mese per verificare se nasceranno le opportunità per alzare l'asticella e spostare il dossier a Palazzo Chigi. Una chance importante per chiudere l'intesa. Ieri mattina, alla presenza del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, si è riunito il tavolo di lavoro che cerca di dare certezze ad un comparto fortemente in difficoltà. Le parti hanno ribadito le posizioni, dando ulteriori dettagli del quadro in evoluzione.

LO SCENARIO EUROPEO

È chiaro però che molto dipenderà da come si evolveranno le cose a livello comunitario dove l'Italia è impegnata in una complessa manovra per far invertire la tendenza. È proprio il nostro esecutivo a spingere per rivedere il quadro, valutare in modo diverso la scadenza del 2035 ed intervenire subito per far togliere le multe per chi emette troppa CO2 già dal 2025. Una misura prevista da tempo, ma che creerebbe ulteriore disagio ad un settore con l'acqua alla gola. «Il governo intende aumentare la dotazione del fondo automotive nella manovra economica, sostanzialmente di raddoppiare le risorse e giungere a 400 milioni». Così il Ministro ha risposto alle ac-



Al centro il ministro Adolfo Urso al tavolo Stellantis

cuse di disimpegno. A questa cifra si aggiungono altre risorse: «Ci sono inoltre 500 milioni di euro per i contratti di sviluppo sui settori in transizione, a cominciare dall'automotive, che speriamo di raddoppiare dopo un confronto con la Commissione europea che è già in atto, così da giun-

gere nel prossimo anno a un miliardo. Questi si sommano ai 400 milioni e ai residui 240 milioni dei precedenti piani». Facendo la somma si tratta di «un miliardo e 640 milioni» per gli anni 2025 e 2026. Urso ha spiegato che cambierà il modo di intervento perché quanto avvenuto finora non

ha dato i risultati sperati: «Tutte queste risorse le destineremo all'offerta, cioè sul sostegno alle imprese che presentano accordi di innovazione, investimenti e ricerca, contratti di sviluppo, per realizzare nuovi stabilimenti o per rendere più efficienti quelli attuali, cioè per rafforzare il sistema industriale e quindi tutelare al meglio l'occupazione».

Il rappresentante dell'esecutivo ha concluso sottolineando che sono previsti «24 miliardi per i settori in transizione dal 2027 al 2036». Urso chiede a Stellantis di prendersi la responsabilità sociale del rilancio in Italia con un piano di investimenti dettagliato, di investire sulla gigafactory e di ubicare nella Penisola la nuova piattaforma per auto piccole per la quale sono in competizione anche Spagna e Francia.

NESSUNA MINACCIA

Al tavolo, a cui erano presenti anche le associazioni sindacali, le Regioni che ospitano impianti di Stellantis e l'Anfia in rappresentanza dell'indotto, il costruttore transatlantico era rappresentato da Giuseppe Manca, responsabile delle Risorse Umane di Stellantis Italia: «Abbiamo, ancora una volta, sottolineato il fatto che non è nostra intenzione, come sta avvenendo nel resto d'Europa, minacciare chiusure di stabilimenti né licenziamenti collettivi».

Il manager ha anche aperto ad incentivi sul piano continentale: «Visto il mercato dell'automobile e dell'elettrico, è chiaro che lo stop degli aiuti costituisce un problema. La rivisitazione dei bonus va rivista a livello dell'Unione. Oggi Stellantis produce molto per il mercato estero, la 500 Bev di Mirafiori è fatta soprattutto per l'esportazione. I modelli che arriveranno già subito, nel primo trimestre del 2025, sono appetibili all'estero. Quindi è chiaro che vale la pena parlare di incentivi, ma a livello europeo. Su questo mi sembra che ci sia un impegno del Ministro a rivedere tutte queste posizioni a Bruxelles».

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN FUTURO AL POSTO
DELLE ROTTAMAZIONI
«INCENTIVI SUL FRONTE
DELL'OFFERTA»
STELLANTIS:
NESSUNA CHIUSURA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

STELLANTIS

Al Tavolo al Mimit regna l'incertezza, il ministro Urso chiede «un Piano industriale» e l'assessore Cupparo «continuità al "miracolo di Melfi"»

■ Servizio a pag 2

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Il ministro Urso chiede «un vero Piano industriale» e l'assessore regionale Cupparo di «dare continuità al «miracolo Melfi»»

Tavolo Stellantis, al Tavolo al Mimit vince l'incertezza

Tutto come prima: interrogativi immutativi e stallo costante sulla vicenda Stellantis anche dopo il Tavolo al Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Tra i partecipanti, per conto dell'azienda la vicepresidente della comunicazione di Stellantis Italia, Daniela Poggio, il responsabile delle risorse umane e della relazioni industriali, Giuseppe Manca, e la managing director, Antonella Bruno, nonché i rappresentanti di Fim, Fiom, Uilm, Ugl metalmeccanici, Acqcfir, Fismic, Anfia, e le Regioni dove sono presenti gli stabilimenti del gruppo che sono Piemonte, Basilicata, Campania, Lazio, Molise, Abruzzo, Emilia-Romagna.



nuovi modelli, investimenti sulla ricerca e sulla formazione, sulle nuove piattaforme produttive e quindi sulla componentistica».

«Serve un piano Italia - ha aggiunto Urso -, chiaro e strategico. Noi siamo disposti a mettere in campo ciò che è necessario per sostenere questo sforzo, con politiche nazionali appropriate, anche per quanto riguarda l'energia, e con politiche europee adeguate. Abbiamo cambiato il regolamento Euro 7, ora abbiamo più forza per cambiare il percorso del green deal. Ma dobbiamo sapere subito se Stellantis crede nell'Italia e scommette davvero sull'Italia. Basta polemiche ma anche basta elusione».

FONDO AUTO ED ECOBONUS

Tra i temi principali affrontati al Tavolo ministeriale, il taglio da parte del Governo nazionale di 4,6 miliardi di euro al fondo automotive nella Legge di Bilancio riducendo a 200 milioni all'anno le risorse per il settore impegnato nella conversione all'elettrico.

«Gli ecobonus - secondo il ministro Urso - svenano gli Stati ma non risolvono il problema. Quest'anno abbiamo investito un miliardo di euro di intesa con Stellantis, che aveva sostenuto che la misura avrebbe aumentato la produzione in Italia. È accaduto esattamente il contrario e quindi, come preannunciato, non la riproveremo più. Destineremo tutte le risorse del fondo, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta,

a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive». Come poi spiegato dal ministro, il Governo intende aumentare la dotazione del fondo automotive nella manovra economica, «sostanzialmente di raddoppiare le risorse e giungere a 400 milioni di euro».

A questa cifra, ha continuato il ministro, «abbiamo aggiunto anche 500 milioni di euro con un provvedimento della scorsa settimana per i contratti di sviluppo sui settori in transizione, a cominciare dall'automotive, che speriamo di raddoppiare dopo un confronto con la Commissione europea che è già in atto, così da giungere nel prossimo anno a un miliardo di euro per i contratti di sviluppo delle filiere in transizione, che si aggiunge ai 400 milioni e ai residui dei precedenti piani di incentivi che ammontano a circa 240 milioni di euro». In totale si tratta dunque di «un miliardo e 640 milioni negli anni 2025 e 2026».

«Tutte queste risorse - ha concluso il ministro Urso - le destineremo sul fronte dell'offerta, cioè sul sostegno alle imprese che presentano accordi di innovazione, investimenti e ricerca, contratti di sviluppo, per realizzare nuovi stabilimenti o per rendere più efficienti quelli attuali, cioè per rendere più forte il sistema industriale e quindi tutelare al meglio l'occupazione in questa filiera delle auto, che è il cuore del nostro sistema industriale».

LA BASILICATA

A rappresentare la Regio-

ne Basilicata al Tavolo ministeriale, l'assessore regionale allo Sviluppo economico Francesco Cupparo.

Per Cupparo il ministro Urso ha ragione quando chiede ai dirigenti di Stellantis «di assumersi la responsabilità sociale del rilancio dell'auto italiana, simbolo del made in Italy, facendo chiarezza su piani industriali e gli investimenti: il Ministro ha citato Gianni Agnelli, vorrei ricordare le parole di Cesare Romiti che insieme ad Agnelli è stato l'artefice dell'investimento a Melfi che disse «nuove Melfi non ce ne saranno più»».

«Il nostro impegno - ha dichiarato l'assessore regionale - è di dare continuità al «miracolo Melfi» inaugurato nel 1993 e che è risultato nei primi anni duemila una delle fabbriche automobilistiche più produttive al mondo. Senza dimenticare che la fabbrica di Melfi ha contribuito, alla ripresa produttiva della Fiat a metà degli anni novanta e alla crescita delle sue quote di mercato in Europa. La conferma degli impegni assunti, in precedenza, dall'Ad Tavara sulle risorse e sui nuovi modelli, di cui 5 a Melfi, due nel 2025 e tre nel 2036, su investimenti per la ricerca e la formazione, sulle nuove piattaforme produttive e quindi sulla componentistica, a

San Nicola di Melfi strategica e fondamentale per l'automotive e l'occupazione, è la condizione primaria per ristabilire le necessarie condizioni di garanzia e sicurezza prima di tutto ai lavoratori che continua ad essere la nostra priorità».

Per Cupparo le dichiarazioni al Tavolo di Daniela Poggio, vicepresidente communication & public affairs di Stellantis Italia, per la difesa della leadership auto in Italia «sono positive ma non bastano». «La Regione - ha aggiunto Cupparo - ha già fatto quanto possibile per rendere più competitivo lo stabilimento lucano dando via libera al progetto biogas e non si tirerà indietro rispetto ad altri impegni individuati unitariamente con sindacati e Confindustria. Pertanto, i problemi della transizione dall'endotermico all'elettrico vanno affrontati con l'individuazione di una road map a partire dalla revisione dei tempi del Green Deal e su questo ci vuole l'impegno dell'Unione Europea. Confidiamo che entro la prima settimana di dicembre, termine stabilito dal Ministro Urso, Stellantis dia le risposte attese sul Piano industriale sia in vista del Prossimo tavolo del 16 dicembre che dell'auspicata chiusura del confronto a Palazzo Chigi entro fine anno».

Galà dei Bilanci, al Teatro Grande si accendono le luci sul futuro dell'auto

Il 28 novembre alle 18 la presentazione della ricerca realizzata da GdB e UniBs

L'appuntamento

BRESCIA. I bilanci dell'ultimo anno si sono chiusi con un ridimensionamento delle vendite e di altri risultati economici. «Dopo un 2022 con risultati estremamente positivi, le imprese tornano con i piedi per terra», commenta il prof. Claudio Teodori dell'Università degli Studi di Brescia, che in collaborazione con il Giornale di Brescia ha esaminato i conti delle migliori aziende della nostra provincia, cercando di definire le sfide che esse dovranno affrontare. A partire dalla transizione dall'auto a motore endotermico a quello con propulsore elettrico, che per noi rappresenta, soprattutto in questo momento, il processo di cambiamento più difficile in una fase congiunturale assai delicata.

Il valore complessivo del fatturato realizzato da mille realtà bresciane, le più grandi in termini di volumi, nel 2023 scende a 88,2 miliardi di euro, il 15% in meno rispetto all'esercizio precedente. «Su tale dinamica - non nasconde Teodori - pesano più elementi, tra i quali anche l'effetto prezzi, che tanto aveva inciso (in positivo) lo scorso anno».

Tutti i dettagli dell'analisi realizzata da GdB e UniBs saranno illustrati giovedì 28 novembre alle 18, al Teatro Grande, nel corso della decima edi-

zione del Galà dei Bilanci. Un appuntamento che coinvolgerà i principali attori del tessuto manifatturiero bresciano, i rappresentanti delle istituzioni e del mondo professionale in un confronto sulle opportunità di sviluppo del sistema Brescia.

Il punto. «Il 2024 è un anno non soddisfacente per molteplici ragioni - continua il docente della Statale -: la contenuta crescita del Pil; alcuni mercati importanti per l'Italia che presentano situazioni di difficoltà economica e politica; il piano Transizione 5.0 molto al di sotto delle aspettative; le politiche energetiche

connotate da incertezza (paghiamo almeno il 30% in più delle imprese estere); un pesante debito pubblico. Brescia - sollecita Teodori -, in questo contesto, deve cercare di fare sistema davvero e non adottare l'inefficace "filosofia del giorno dopo" ...».

In quest'ottica, con l'obiettivo di delineare il futuro del mondo dell'auto, sul palco del Teatro Grande saliranno anche alcuni importanti attori del comparto, illustrando le novità e i punti dolenti della situazione. Con la lente dell'innovazione tecnologica, porteranno il loro contributo il professor Sergio Savare-

Nel 2023 le prime mille aziende bresciane hanno realizzato un monte ricavi di 88,2 miliardi di euro

si del Politecnico di Milano, considerato tra i maggiori esperti internazionali di mobilità elettrica autonoma. Insieme a lui interverrà il vice presidente Hseq di Eni, Giovan-

ni Milani, che sosterrà il principio della neutralità tecnologica e il potenziale valore dei biocarburanti per il raggiungimento di una mobilità sostenibile.

Dal punto di vista macroeconomico, inoltre, porteranno la loro testimonianza il presidente di Anfia, l'associazione nazionale che rappresenta la filiera dell'industria automotiva, Roberto Vavassori e Alfredo Altavilla, il top manager italiano che guiderà lo sviluppo della casa automobilista cinese Byd in Europa. A chiudere è quindi atteso l'intervento dello scrittore Edoardo Nesi, Premio Strega nel 2011 con il libro «Storia della mia gente», in cui racconta da ex imprenditore gli effetti della globalizzazione sul distretto di Prato. Un romanzo di struggente nostalgia della Prato che fu, delle sue fabbriche e dei suoi magnifici tessitori. //

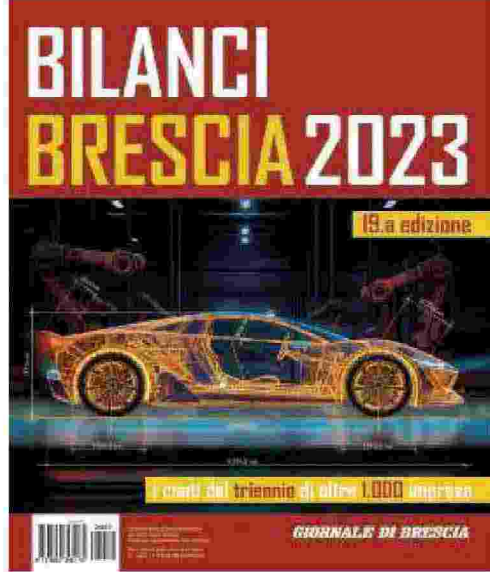
IN EVIDENZA

In edicola e online.

Già dalla serata del 28 novembre sarà disponibile sul portale bilanci.giornaledibrescia.it e, il giorno successivo, in edicola la 19ª edizione dell'Insero Bilanci del Giornale di Brescia. Il volume raccoglie dati di oltre mille aziende del nostro territorio relativi al triennio 2021-'23. Sotto la lente dell'Università degli Studi di Brescia anche i nove principali settori di attività del nostro comparto del manifatturiero.



Premio Strega. Lo scrittore Edoardo Nesi



La copertina. L'inserto Bilanci



La filiera. Il presidente di Anfia, Roberto Vavassori



Per la casa cinese Byd. Alfredo Altavilla



Politecnico di Milano. Il prof. Sergio Savaresi



Gruppo Eni. Il vice presidente Hseq, Giovanni Milani



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Salgono i fondi per l'automotive Dal Mimit duecento milioni in più

IL CONFRONTO

ROMA Un incontro costruttivo per portare avanti il dialogo che però non prevede attualmente alcun impegno definitivo. Il governo e Stellantis, l'unico costruttore automotive attualmente presente nel nostro paese, cercano di avvicinare le posizioni dopo le recenti polemiche, ma non ci sono ancora le condizioni per siglare un accordo di «alto profilo». Bisognerà attendere l'esito degli incontri europei che ci saranno a Bruxelles a fine mese per verificare se nasceranno le opportunità per alzare l'asticella e spostare il dossier a Palazzo Chigi. Una chance importante per chiudere l'intesa. Ieri mattina, alla presenza del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, si è riunito il tavolo di lavoro che cerca di dare certezze ad un comparto fortemente in difficoltà. Le parti hanno ribadito le posizioni, dando ulteriori dettagli del quadro in evoluzione.

LO SCENARIO EUROPEO

È chiaro però che molto dipenderà da come si evolveranno le cose a livello comunitario dove l'Italia è impegnata in una complessa manovra per far invertire la tendenza. È proprio il nostro esecutivo a spingere per rivedere il quadro, valutare in modo diverso la scadenza del 2035 ed intervenire subito per far togliere le multe per chi emette troppa CO2 già dal 2025. Una misura



TAVOLO Il ministro Urso ha presieduto i lavori sulla filiera dell'auto

prevista da tempo, ma che creerebbe ulteriore disagio ad un settore con l'acqua alla gola. «Il governo intende aumentare la dotazione del fondo automotive nella manovra economica, sostanzialmente di raddoppiare le risorse e giungere a 400 milioni». Così il Ministro ha risposto alle accuse di disimpegno. A questa cifra si aggiungono altre risorse: «Ci sono inoltre 500 milioni di euro per i contratti di sviluppo sui settori in transizione, a cominciare dall'automotive, che speriamo di raddoppiare dopo un confronto con la Commissione europea che è già in atto, così da giungere nel prossimo anno a un miliardo. Questi si sommano ai 400 milioni e ai residui 240 milioni dei precedenti piani». Facendo la somma si tratta di «un miliardo e 640 mi-

lioni» per gli anni 2025 e 2026. Urso ha spiegato che cambierà il modo di intervento perché quanto avvenuto finora non ha dato i risultati sperati: «Tutte queste risorse le destineremo all'offerta, cioè sul sostegno alle imprese che presentano accordi di innovazione, investimenti e ricerca, contratti di sviluppo, per realizzare nuovi stabilimenti o per rendere più efficienti quelli attuali, cioè per rafforzare il sistema industriale e quindi tutelare al meglio l'occupazione».

Il rappresentante dell'esecutivo ha concluso sottolineando che sono previsti «24 miliardi per i settori in transizione dal 2027 al 2036». Urso chiede a Stellantis di prendersi la responsabilità sociale del rilancio in Italia con un piano di investimenti detta-

gliato, di investire sulla gigafactory e di ubicare nella Penisola la nuova piattaforma per auto piccole per la quale sono in competizione anche Spagna e Francia.

NESSUNA MINACCIA

Al tavolo, a cui erano presenti anche le associazioni sindacali, le Regioni che ospitano impianti di Stellantis e l'Anfia in rappresentanza dell'indotto, il costruttore transatlantico era rappresentato da Giuseppe Manca, responsabile delle Risorse Umane di Stellantis Italia: «Abbiamo, ancora una volta, sottolineato il fatto che non è nostra intenzione, come sta avvenendo nel resto d'Europa, minacciare chiusure di stabilimenti né licenziamenti collettivi».

Il manager ha anche aperto ad incentivi sul piano continentale: «Visto il mercato dell'automobile e dell'elettrico, è chiaro che lo stop degli aiuti costituisce un problema. La rivedizione dei bonus va rivista a livello dell'Unione. Oggi Stellantis produce molto per il mercato estero, la 500 Bev di Mirafiori è fatta soprattutto per l'esportazione. I modelli che arriveranno già subito, nel primo trimestre del 2025, sono appetibili all'estero. Quindi è chiaro che vale la pena parlare di incentivi, ma a livello europeo. Su questo mi sembra che ci sia un impegno del Ministro a rivedere tutte queste posizioni a Bruxelles».

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



MILLERUOTE

di Giorgio Ursicino

Auto, il tavolo del Ministro Urso: «Le risorse per il settore aumenteranno». L'azienda: «Fabbriche ed occupazione

di Giorgio Ursicino

3 Minuti di Lettura

Venerdì 15 Novembre 2024, 09:56



Articolo riservato agli abbonati premium

Un incontro costruttivo per portare avanti il dialogo che però non prevede attualmente alcun impegno definitivo. Il governo e Stellantis, l'unico costruttore automotive attualmente presente nel nostro paese, cercano di avvicinare le posizioni dopo le recenti polemiche, ma non ci sono ancora le condizioni per siglare un accordo di «alto profilo». Bisognerà attendere l'esito degli incontri europei che ci saranno a Bruxelles a fine mese per verificare se nasceranno le opportunità per alzare l'asticella e spostare il dossier a Palazzo Chigi. Una chance importante per chiudere l'intesa.

Ieri mattina, alla presenza del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, si è riunito il tavolo di lavoro che cerca di dare certezze ad un comparto fortemente in difficoltà. Le parti hanno ribadito le posizioni, dando ulteriori dettagli del quadro in evoluzione. È chiaro però che molto dipenderà da come si evolveranno le cose a livello comunitario dove l'Italia è impegnata in una complessa manovra per far invertire la tendenza. È proprio il nostro esecutivo a spingere per rivedere il quadro, valutare in modo diverso la scadenza del 2035 ed intervenire subito per far togliere le multe per chi emette troppa CO2 già dal 2025. Una misura prevista da tempo, ma che creerebbe ulteriore disagio ad un settore con l'acqua alla gola.

adv

«Il governo intende aumentare la dotazione del fondo automotive nella manovra economica, sostanzialmente di raddoppiare le risorse e giungere a 400 milioni». Così il Ministro ha risposto alle accuse di disimpegno. A questa cifra si aggiungono altre risorse: «Ci sono inoltre 500 milioni di euro per i contratti di sviluppo sui settori in transizione, a cominciare dall'automotive, che speriamo di raddoppiare dopo un confronto con la Commissione europea che è già in atto, così da giungere nel prossimo anno a un miliardo. Questi si sommano ai 400 milioni e ai residui 240 milioni dei precedenti piani». Facendo la somma si tratta di «un miliardo e 640 milioni» per gli anni 2025 e 2026.

Urso ha spiegato che cambierà il modo di intervento perché quanto avvenuto finora non ha dato i risultati sperati: «Tutte queste risorse le destineremo all'offerta, cioè sul sostegno alle imprese che presentano accordi di innovazione, investimenti e ricerca, contratti di sviluppo, per realizzare nuovi stabilimenti o per rendere più efficienti quelli attuali, cioè per rafforzare il sistema industriale e quindi tutelare al meglio l'occupazione». Il rappresentante dell'esecutivo ha concluso sottolineando che sono previsti «24 miliardi per i settori in transizione dal 2027 al 2036». Urso chiede a Stellantis di prendersi la responsabilità sociale del rilancio in Italia con un piano di investimenti dettagliato, di investire sulla gigafactory e di ubicare nella Penisola la nuova piattaforma per auto piccole per la quale sono in competizione anche Spagna e Francia.

Al tavolo, a cui erano presenti anche le associazioni sindacali, le Regioni che ospitano impianti di Stellantis e **l'Anfia** in rappresentanza dell'indotto, il costruttore transatlantico era rappresentato da Giuseppe Manca, responsabile delle Risorse Umane di Stellantis Italia: «Abbiamo, ancora una volta, sottolineato il fatto che non è nostra intenzione, come sta avvenendo nel resto d'Europa, minacciare chiusure di stabilimenti né licenziamenti collettivi». Il manager ha anche aperto ad incentivi sul piano continentale: «Visto il mercato dell'automobile e dell'elettrico, è chiaro che lo stop degli aiuti costituisce un problema. La rivisitazione dei bonus va rivista a livello dell'Unione. Oggi Stellantis produce molto per il mercato estero, la 500 Bev di Mirafiori è fatta soprattutto per l'esportazione. I modelli che arriveranno già subito, nel primo trimestre del 2025, sono appetibili all'estero. Quindi è chiaro che vale la pena parlare di incentivi, ma a livello europeo. Su questo mi sembra che ci sia un impegno del Ministro a rivedere tutte queste posizioni a Bruxelles».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Salgono i fondi per l'auto: «Duecento milioni in più»

Dopo i tagli il governo annuncia al tavolo al Mimit nuove risorse già in

di Giorgio Ursicino

3 Minuti di Lettura

Venerdì 15 Novembre 2024, 01:35



Articolo riservato agli abbonati premium

Un incontro costruttivo per portare avanti il dialogo che però non prevede attualmente alcun impegno definitivo. Il governo e Stellantis, l'unico costruttore automotive attualmente presente nel nostro paese, cercano di avvicinare le posizioni dopo le recenti polemiche, ma non ci sono ancora le condizioni per siglare un accordo di «alto profilo». Bisognerà attendere l'esito degli incontri europei che ci saranno a Bruxelles a fine mese per verificare se nasceranno le opportunità per alzare l'asticella e spostare il dossier a Palazzo Chigi. Un chance importante per chiudere l'intesa. Ieri mattina, alla presenza del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, si è riunito il tavolo di lavoro che cerca di dare certezze ad un comparto fortemente in difficoltà. Le parti hanno ribadito le posizioni, dando ulteriori dettagli del quadro in evoluzione.

adv

LO SCENARIO EUROPEO

È chiaro però che molto dipenderà da come si evolveranno le cose a livello comunitario dove l'Italia è impegnata in una complessa manovra per far invertire la tendenza. È proprio il nostro esecutivo a spingere per rivedere il quadro, valutare in modo diverso la scadenza del 2035 ed intervenire subito per far togliere le multe per chi emette troppa CO2 già dal 2025. Una misura prevista da tempo, ma che creerebbe ulteriore disagio ad un settore con l'acqua alla gola. «Il governo intende aumentare la dotazione del fondo automotive nella manovra economica, sostanzialmente di raddoppiare le risorse e giungere a 400 milioni». Così il Ministro ha risposto alle accuse di disimpegno. A questa cifra si aggiungono altre risorse: «Ci sono inoltre 500 milioni di euro per i contratti di sviluppo sui settori in transizione, a cominciare dall'automotive, che speriamo di raddoppiare dopo un confronto con la Commissione europea che è già in atto, così da giungere nel prossimo anno a un miliardo. Questi si sommano ai 400 milioni e ai residui 240 milioni dei precedenti piani». Facendo la somma si tratta di «un miliardo e 640 milioni» per gli anni 2025 e 2026. Urso ha spiegato che cambierà il modo di intervento perché quanto avvenuto finora non ha dato i risultati sperati: «Tutte queste risorse le destineremo all'offerta, cioè sul sostegno alle imprese che presentano accordi di innovazione, investimenti e ricerca, contratti di sviluppo, per realizzare nuovi stabilimenti o per rendere più efficienti quelli attuali, cioè per rafforzare il sistema industriale e quindi tutelare al meglio l'occupazione».

Il rappresentante dell'esecutivo ha concluso sottolineando che sono previsti «24 miliardi per i settori in transizione dal 2027 al 2036». Urso chiede a Stellantis di prendersi la responsabilità sociale del rilancio in Italia con un piano di investimenti dettagliato, di investire sulla gigafactory e di ubicare nella Penisola la nuova piattaforma per auto piccole per la quale sono in competizione anche Spagna e Francia.

NESSUNA MINACCIA

Al tavolo, a cui erano presenti anche le associazioni sindacali, le Regioni che ospitano impianti di Stellantis e l'Anfia in rappresentanza dell'indotto, il costruttore transatlantico era rappresentato da Giuseppe Manca, responsabile delle Risorse Umane di Stellantis Italia: «Abbiamo, ancora una volta, sottolineato il fatto che non è nostra intenzione, come sta avvenendo nel resto d'Europa, minacciare chiusure di stabilimenti né licenziamenti collettivi».

Il manager ha anche aperto ad incentivi sul piano continentale: «Visto il mercato dell'automobile e dell'elettrico, è chiaro che lo stop degli aiuti costituisce un problema. La rivisitazione dei bonus va rivista a livello dell'Unione. Oggi Stellantis produce molto per il mercato estero, la 500 Bev di Mirafiori è fatta soprattutto per l'esportazione. I modelli che arriveranno già subito, nel primo trimestre del 2025, sono appetibili all'estero. Quindi è chiaro che vale la pena parlare di incentivi, ma a livello europeo. Su questo mi sembra che ci sia un impegno del Ministro a rivedere tutte queste posizioni a Bruxelles».

LEGGI ANCHE



IL PROVVEDIMENTO

Manovra, tra le modifiche rottamazione e bonus scuola: Fdi...

LA PROCEDURA

Ryanair, accordo con l'Antitrust: ai passeggeri 1,5...

PRIMA PAGINA DI OGGI

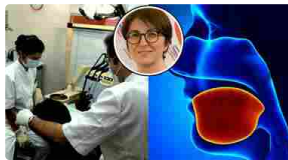


LEGGI IL GIORNALE SU TUTTI I TUOI DISPOSITIVI
ACCEDI ORA

COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



Bimbo lasciato senza cibo a scuola, il sindaco: «Chiedo scusa, ma l'anno scorso 3mila famiglie non avevano pagato»



Tumore alla bocca scambiato per gengivite, l'oncologa: «10.000 casi all'anno, in aumento nelle donne»
La diagnosi sbagliata



Margaret uccisa dalla rinoplastica, l'avviso di sequestro dello studio coperto con un cartello: «Lavori in corso»
Chi è il chirurgo indagato
Il video del fidanzato

PIU' LETTE

PERSONE

Giorgia: «Avrei voluto morire con Alex Baroni. Emanuel Lo? Dopo 20 anni ci detestiamo»



TV

Cristina Scuccia: «Ex suora? Pensavo di finire sotto un ponte. Tra sesso e amore c'è differenza. Vorrei un figlio»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Redazione e contatti ACI Editore

Riviste - Abbonamenti

Home Guidate **Attualità** Sostenibilità Sport Come fare per **Classiche**



**IL NUOVO NUMERO
YOUNGCLASSIC
È IN EDICOLA**

SCOPRI DI PIÙ



[Home](#) / [Attualità](#) / Stellantis si impegna a mantenere aperti gli stabilimenti italiani

ATTUALITÀ

Condividi con:

Stellantis si impegna a mantenere aperti gli stabilimenti italiani

di Redazione - 15/11/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL NUOVO NUMERO **YOUNGCLASSIC** È IN EDICOLA



Il futuro dell'industria automobilistica italiana è al centro di un acceso dibattito tra Stellantis, il governo e i sindacati. L'ultima riunione del Tavolo Automotive, tenutasi presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), si è conclusa con un nulla di fatto, evidenziando le profonde divergenze tra le parti.

Il Ministro Urso chiede un piano industriale concreto

Il Ministro Adolfo Urso **ha sollecitato Stellantis a "assumersi la responsabilità del rilancio dell'auto italiana" presentando un "vero e significativo piano industriale"** che dettagli gli investimenti e i modelli previsti per ogni stabilimento in Italia. Urso ha sottolineato l'importanza di salvaguardare i posti di lavoro e di onorare l'eredità di Fiat in Italia, chiedendo impegni concreti su risorse, ricerca, formazione e nuove piattaforme produttive.

Il Ministro ha criticato l'inefficacia degli incentivi stanziati quest'anno, annunciando che le risorse del fondo saranno destinate a sostegno degli investimenti nella filiera automotive. Inoltre, **ha ribadito la sua richiesta di una revisione delle normative europee sulle emissioni del 2025**, definendo la possibile imposizione di "euromulte" una "follia" che potrebbe portare alla chiusura degli stabilimenti.

Urso ha evidenziato come le case automobilistiche, per evitare le sanzioni, potrebbero



L'Automobile - pensato oggi per guidarvi al domani

BLACK FRIDAY: SCONTO DI 10 EURO
SULL'ABBONAMENTO DAL 1 AL 30
NOVEMBRE CON IL CODICE...

[Scopri di più →](#)

Podcast

in collaborazione con RadioAci

essere costrette a ridurre la produzione di auto endotermiche, aumentare le vendite di auto elettriche, anche importate dalla Cina, o acquistare crediti di CO2 da Tesla, con conseguenze negative per l'industria europea.

Stellantis: impegno per l'Italia e richiesta di stabilità normativa

Stellantis, rappresentata da Daniela Poggio, Giuseppe Manca e Antonella Bruno, **ha ribadito il suo impegno per l'Italia, affermando di avere un piano per il Paese e di non avere intenzione di chiudere stabilimenti o effettuare licenziamenti collettivi.** Tuttavia, l'azienda ha espresso posizioni divergenti da quelle del governo sulle politiche europee.



Poggio ha sottolineato l'importanza della stabilità normativa, ricordando che gli obiettivi del 2025 erano noti dal 2019 e che modificarli ora avrebbe effetti negativi, dato i lunghi tempi di implementazione nell'industria automobilistica.

Stellantis **ha ribadito il suo piano strategico Dare Forward 2030, che prevede la decarbonizzazione entro il 2038 e la vendita del 100 / di veicoli elettrici in Europa entro il 2030,** con un investimento di 50 miliardi di euro. L'azienda ha evidenziato che la transizione all'elettrico comporta un aumento del costo dei veicoli del 40 / , un problema che richiede soluzioni politiche.

I sindacati delusi chiedono un incontro con Meloni

I **sindacati**, presenti al tavolo con i rappresentanti di Fim, Fiom, Uilm, Ugl metalmeccanici, Acqcf, Fismic, Anfia e delle Regioni interessate, **hanno espresso delusione per l'ennesimo stallo.** La Uilm ha definito il Tavolo Automotive "inefficace" e "controproducente", sottolineando che le proposte elaborate nelle sessioni tecniche sono state ignorate.

I sindacati chiedono la convocazione di un incontro con Stellantis presso la Presidenza del Consiglio, ritenendo "pericolosa" l'ulteriore dilazione proposta dal Ministro Urso. Inoltre, **denunciano la mancanza di soluzioni per problemi urgenti come il rafforzamento degli ammortizzatori sociali e la riduzione del costo dell'energia,** che minacciano l'occupazione nell'indotto. I sindacati concordano con il Mimit sulla necessità di modificare il regolamento europeo che impone quote di auto elettriche difficilmente raggiungibili nel 2025.

Radio

IL PUNTO DI
PIERLUIGI
BONORA



ACI)) Radio

Il Direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora fa il punto sul fatto più rilevante della giornata offrendo spunti di riflessione per una corretta informazione.

Vai al podcast →

L'AUTOMOBILE

PENSATO OGGI
PER GUIDARVI
AL DOMANI



SCOPRI DI PIÙ

IL NUOVO NUMERO IN EDICOLA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il braccio di ferro tra Stellantis e il governo italiano continua, con il futuro dell'industria automobilistica italiana in bilico. **Resta da vedere se le parti riusciranno a trovare un terreno comune per garantire la competitività del settore** e la salvaguardia dei posti di lavoro in un momento di profonda trasformazione del mercato automobilistico globale.

TAG stabilimenti stellantis italia stellantis

Potrebbe interessarti



ATTUALITÀ

EarthRoamer LTx: il re dei camper per esploratori senza paura

Un veicolo per spedizioni di lusso progettato per chi desidera raggiungere i luoghi più remoti del pianeta senza rinunciare al comfort di casa

di Redazione - 15/11/2024

ATTUALITÀ, AUTO ELETTRICHE

Trump vuole eliminare il Credito Fiscale per i veicoli elettrici

Il presidente eletto Trump prevede di abolire il credito fiscale federale di 7.500 dollari per i veicoli elettrici come parte di un programma di riforma fiscale più ampio

di Redazione - 15/11/2024

I più popolari

I'Automobile su Instagram



ATTUALITÀ

Youngclassic, il nuovo numero dal 12 aprile in edicola!

di Redazione - 10/04/2024



ATTUALITÀ

Ecco il nuovo numero di maggio de L'Automobile

di Redazione - 30/04/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



LA CRISI DELL'INDUSTRIA

Vertice sull'automotive, Stellantis conferma i suoi piani per l'Italia



Diego Longhin

▲ John Elkann, presidente di Stellantis, all'inaugurazione della mostra "125 volte Fiat" al MauTo di Torino insieme al sindaco, Stefano Lo Russo

I sindacati delusi puntano a Palazzo Chigi: "Questo tavolo è controproducente". La fabbrica di Pomigliano in lizza per ospitare la produzione di city car

15 NOVEMBRE 2024 ALLE 01:00

2 MINUTI DI LETTURA



ROMA – Il governo recupera 200 milioni per il fondo automotive, portando la dotazione per il 2025 a 400 milioni, e farà convergere altre misure sulle quattro ruote, come i contratti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di sviluppo, che valgono altri 500 milioni, ma l'obiettivo è arrivare a 1 miliardo, e poi i residui dei soldi non usati per gli incentivi, altri 240 milioni. **Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso**, si è presentato con questo pezzo al tavolo con i sindacati, **l'Anfia**, l'associazione delle imprese dell'indotto che si era rivolta contro il taglio dell'80% delle risorse del fondo, e **Stellantis**, che dice di «avere un solido piano per l'Italia».

LA CRISI DEL SETTORE

Il piano di aiuti per l'auto che il governo ha tradito

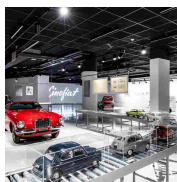
di **Diego Longhin**
02 Novembre 2024



Incontro che si annunciava difficile. **Il governo ha prosciugato 4,6 miliardi al 2030. Per il 2025 vuol dire meno 562 milioni. Ora saranno reintegrati 200 milioni.** I soldi recuperati saranno usati solo per sostenere le imprese, non per fare un nuovo ciclo di incentivi per sostenere l'acquisto di auto. **«Gli ecobonus svenano gli Stati ma non risolvono il problema. È come svuotare un oceano con dei secchielli.** Abbiamo investito un miliardo di intesa con Stellantis, che aveva sostenuto che la misura avrebbe aumentato la produzione in Italia. È accaduto esattamente il contrario e quindi, come preannunciato, non la riproporremo più». **Il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori**, dice «tavolo positivo». E chiede al governo di concentrare i soldi su due direttrici: «Riduzione del costo dell'energia e iniziative per la ricerca e sviluppo nelle imprese».

Il Mauto celebra 125 anni di Fiat: in mostra anche nove auto divenute icone della fabbrica torinese

a cura della redazione Repubblica Torino
14 Novembre 2024

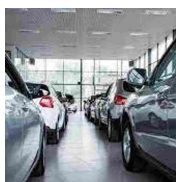


Clima più disteso, soprattutto tra governo e Stellantis. **Urso, citando l'avvocato Agnelli, insiste sulla «responsabilità sociale»** del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa. «Se il piano industriale risponderà a queste esigenze noi ci siamo e daremo il massimo sostegno», dice Urso, che nel frattempo vuole convincere l'Europa a far slittare le multe per i produttori sulle emissioni di CO2 e rivedere le tappe di avvicinamento al 2035. In vista della prossima riunione, il 16 dicembre, il ministro si attende dei progressi da parte di Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla

anche *Repubblica*: rivedere i progetti legati ai contratti di sviluppo in stand by affinché non prevedano una riduzione occupazionale, impegni su Gigafactory di Termoli, destinare all'Italia la nuova piattaforma produttiva per la produzione di city car, a beneficio della componentistica. Qualche risposta è già arrivata ieri: «**Non abbiamo intenzione di chiudere nessun stabilimento in Italia e neppure di fare licenziamenti collettivi. Stellantis ha un piano solido per l'Italia**», dice **Giuseppe Manca**, responsabile italiano delle risorse umane. Tra le novità la possibilità di destinare la piattaforma per produrre le city car a Pomigliano, anche se in lizza ci sono siti francesi e spagnoli. Manca indica per Melfi i cinque modelli: nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma. Valutazioni in corso per nuovi progetti a Pomigliano e ad Atessa, mentre a Cassino la Maserati Grecale andrà oltre il 2030.

Mercato auto ancora in rosso: a ottobre giù del 9%

di [Diego Longhin](#)
04 Novembre 2024



Delusi i sindacati, che si autoconvocheranno a Palazzo Chigi se non verrà coinvolta Meloni. «Il tavolo finora si è dimostrato non solo inefficace, ma controproducente. Non si può pensare di coinvolgere Palazzo Chigi solo in caso di esito positivo di una discussione in procinto di naufragare», dice **Gianluca Ficco della Uilm**. «Nessun passo in avanti né dal governo né da Stellantis», aggiunge **Samuele Lodi della Fiom**, mentre per il segretario Fim Cisl, **Ferdinando Uliano**, sostiene che «serve una spinta in più».

LEGGI I COMMENTI

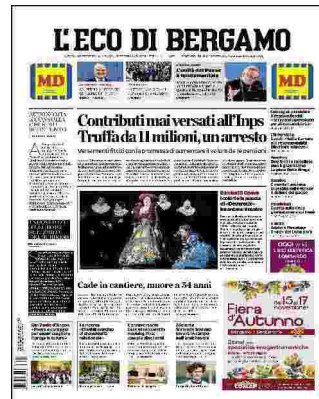
IN UOVI DAZI E L'EUROPA SULL'ORLO DEL BURRONE

di **BEPPE FACCHETTI**

Solo nella mezza mattinata di apertura del recente Festival Città Impresa svoltosi a Bergamo, la parola «dazi» è stata pronunciata ben 42 volte dai relatori, e così si è andati avanti anche nelle giornate di dibattito successivo. Quasi un'ossessione, frutto del risultato delle elezioni Usa, con Donald Trump invitato di pietra. Ma non ha torto Roberto Vavassori, (Brema e Anfia), a consigliare di non confondere il dito, cioè i dazi, con la luna, quest'ultima essendo il ben più vasto problema del nuovo scontro planetario sull'Occidente e i

CONTINUA A PAGINA 8

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

DAZI, L'IMPATTO FA RABBRIVIDIRE

di BEPPE FACCHETTI

Segue da pagina 1

suoi valori. A fine secolo, l'Occidente attuale peserà per il 10% della popolazione mondiale. In fondo, i dazi - veleno dell'economia libera, incubo di Luigi Einaudi - c'erano ai tempi di Obama, prima di quelli di Trump 1, e non sono stati toccati dal suo successore Biden.

E allora entra sulla scena un secondo invitato, Vladimir Putin, con il suo complesso di rivincita, risalente a ben prima della guerra, quando in un'intervista se la prese con il liberalismo, e sembrò surreale che da quel pulpito si volesse insegnare la libertà. L'autocrate russo ce l'aveva con la democrazia e i diritti civili (che considerava la causa della corruzione dei costumi), sentendosi autorizzato ad una crociata moralizzatrice, tanto per cominciare denazificando l'Ucraina. Nella conferenza stampa successiva all'elezione di Trump, il dittatore russo ha aggiornato il suo pensiero spiegando che senza il colpo di mano contro il vicino di casa più fastidioso (al costo per ora di almeno 100 mila morti russi, ma nessuno protesta a Mosca il sabato pomeriggio), sarebbe diventato - tra sorrisi e vendita agevolata di petrolio e gas - un Paese di «seconda fascia», buono solo per lo scambio di materie prime. Un destino inaccettabile.

Mail secondo invitato è solo una compar-sa rispetto ad un terzo soggetto, Xi Jin Ping, che è il vero competitore degli Usa per la leadership mondiale.

E l'Europa? Qui è il vero problema che dovrebbe attrarci ben più delle dispute su olio di ricino e caviale. Non si può pensare che ci siano due soli italiani, Mario Draghi ed Enrico Letta (esponenti dell'élite che perde le elezioni, perché antipatica e supponente), che si preoccupano del futuro con l'angoscia che merita.

Se c'è un punto di forza che l'Italia ha salvato in questi tormentati anni in cui un italiano su due ha smesso di votare e l'altro si è occupato di invettive contro comunisti e fascisti (ma in che anno siamo?), questa forza è stata l'esportazione dei prodotti del nostro ingegno, si trattasse di parmigiano o di macchinari straordinari. Ci ha tenuto a galla quella minoranza di imprese non tutte necessariamente grandi che riusciva a vendere con successo. Non ci fossero la guerra e i invitati di pietra, si potrebbero



I prodotti alimentari italiani in vendita negli Usa costeranno molto di più per via dei dazi

programmare 1000 miliardi di export. I numeri difficili della macroeconomia nazionale per ora stanno in piedi così.

Pensare che il più importante alleato del nostro Paese vinca e convinca promettendo dazi contro il mondo intero fa rabbrividire, perché dopo la Cina c'è la Germania, da cui dipendiamo per la nostra manifattura, e poi ci siamo noi.

Il metodo Trump, del resto, è ben noto: non considera Bruxelles ma si degna al massimo di trattare con i singoli 27 Paesi, tutti troppo piccoli per reggere il confronto e indeboliti dai filotrumpiani per ragioni di rivalità di partito, dimenticando i guai che stanno arrivando alle nostre imprese. Al nuovo capo americano piacciono le trattative dirette. Uno come Or-

ban, frequentatore di Pontida, è l'ideale ma sarà irresistibile la mano di «the Donald» sulla spalla quando proporrà uno dei suoi adorati «deal». In cambio beninteso di sovranità perduta e abbandono al nemico se non paghiamo i costi della Nato (lo ha detto).

Servirebbe un'Europa compatta, ma ci sarà forse solo se saremo sull'orlo del precipizio. E qui ancora bisogna guardare alla Luna, cioè alle decisioni di fondo. Non si può perdere tempo, bisogna liberarsi della clausola di veto, mettere in campo 800 miliardi, fare debito comune e decidersi, come dice Macron, ad essere un popolo né erbivoro, come è oggi, né carnivoro, ma onnivoro. Altrimenti i colossi ci mangiano, e noi ci occuperemo solo di pizza e gondole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aftermarket auto, solo il 5% delle imprese si sta riconvertendo all'elettrico. Comparto vale 28,1 mld e fattura il 46,4% all'estero

condividi l'articolo



Le imprese dell'aftermarket automobilistico non temono il passaggio all'elettrificazione del settore. Solo il 5%, infatti, si sta riconvertendo all'elettrico, anche perché, dopo il 2035 le auto a motore endotermico potranno continuare a circolare garantendo lavoro per almeno un ulteriore decennio. A destare preoccupazioni è, però, la concorrenza proveniente dai paesi emergenti, in particolare cinese, vista come il principale ostacolo alla crescita dal 37,7% delle imprese del settore. Lo rileva la ricerca «Il settore dell'Aftermarket dell'automotive tra tradizione e innovazione» realizzata dal Centro Studi Tagliacarne, per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto dell'Anfia. L'indagine - presentata a Torino - traccia l'identikit della filiera, composta da quasi 29 mila imprese, prevalentemente a conduzione familiare, che operano nella produzione e nella vendita di ricambi di auto.

Un comparto che vale 28,1 miliardi di euro, fattura il 46,4% all'estero e occupa quasi 400 mila persone. Al Nord si concentra oltre il 70% del valore di questo settore, trainato dalla Lombardia (28,6%). Per quest'anno il 41% delle imprese del settore prevede una crescita del fatturato e il 27% stima un aumento della forza lavoro. «Il rilievo economico dell'aftermarket emerge ancora di più in termini di comparazione con altre filiere: il suo valore aggiunto è quasi pari al settore dell'agricoltura e tre volte il settore della farmaceutica», sottolinea Giuseppe Molinari, presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camere di commercio di Modena. «Il comparto dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse: da un lato può mantenere le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile per diversi anni, ma come tutto il settore industriale, è chiamato comunque a evolversi e a investire in digitale e tecnologie green» spiega Dario Gallina, presidente della Camera di commercio di

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Urso: «A breve un non paper per cambiare destino dell'auto in Ue. Su green deal invertire rotta mantenendo target»



IL MONITO
De Meo (Renault): «Per il settore auto multe da 15 mld se non centrati target su emissioni»

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Torino. «L'aftermarket intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo legato all'evoluzione del parco circolante» afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia.

condividi l'articolo



Sabato 16 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 19:40 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Aftermarket auto, solo il 5% delle imprese si sta riconvertendo all'elettrico. Comparto vale 28,1 mld e fattura il 46,4% all'estero



Urso: «A breve un non paper per cambiare destino dell'auto in Ue. Su green deal invertire rotta mantenendo target»



De Meo (Renault): «Per il settore auto multe da 15 mld se non centrati target su emissioni»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Gp Barcellona, Bagnaia davanti nelle prequalifiche, 5° Martin. Pecco: «Oggi fatto un gran lavoro»



Lamborghini Super Trofeo Europa: Bonduel vince il titolo a Jerez, Rosina-Formanek campioni ProAm



WEC, Tra conferme e nuovi arrivi Cadillac e Jota hanno svelato la formazione per la prossima stagione

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ducati, dopo Eicma è tempo di Campioni in Festa. Celebrerà i "Fantastici Quattro": Bagnaia, Martin, Bastianini e Marquez



Eicma 2024, fa il pieno di novità anche il settore degli scooter: gamme rinnovate contro le emissioni



Eicma Milano, la moto è in pole. Il salone delle due ruote più importante del mondo ha dato spettacolo

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



Stellantis: Urso: «Intervenire subito su crisi europea automotive. Dobbiamo scongiurare la follia delle euromulte»

condividi l'articolo



“L’industria automobilistica europea è al collasso. Dobbiamo intervenire subito, subito, subito, come dice anche Mario Draghi nel suo report sulla competitività”. È quanto ha affermato, secondo quanto si apprende, il ministro Adolfo Urso nel corso del Tavolo Stellantis al Mimit, facendo riferimento agli annunci fatti in questi mesi da Volkswagen, che prevede la chiusura di 3 stabilimenti in Germania, di Audi, che dismetterà le attività in Belgio e di importanti aziende della componentistica europea che cesseranno le proprie attività, con il relativo licenziamento di decine di migliaia di dipendenti. “È il momento delle scelte, altrimenti nei prossimi mesi, senza un cambio di rotta in Europa, dopo gli agricoltori anche gli operai bloccheranno le capitali europee e imporranno un cambio di rotta». “Il problema non è Trump e non è nemmeno la Cina. Biden ha alzato i dazi alle auto cinesi al 100%. E la Cina ha investito sul Green deal europeo. Il problema è l’Europa.

Noi non possiamo decidere sulle scelte degli Usa, quello spetta agli elettori americani. Noi possiamo decidere sulle scelte dell’Europa e siamo obbligati a farlo, tenendo conto della realtà”. “Dobbiamo cambiare da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa. Non possiamo aspettare la revisione prevista alla fine del 2026. Tra due anni non avremo più una industria automobilistica. Dobbiamo farlo subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione. Per questo abbiamo predisposto con il governo della Repubblica Ceca un «non paper» sull’auto che sarà discusso nel Consiglio Competitività del 28 novembre. Giorno dopo giorno aumentano le adesioni. Venerdì prossimo sarò a Parigi, alla trilaterale ITA-FRA-GER delle associazioni nazionali di impresa, e affronterò il tema anche con il ministro e vicecancelliere tedesco Habeck e il nuovo ministro dell’industria francese Ferracci. Mi appello ai sindacati italiani, a Confindustria e all’ANFIA affinché facciate fronte comune con le

ECONOMIA



LA TENDENZA
Unrae, volano i contratti del noleggio a lungo termine: +36,6% in 9 mesi 2024



LA MANOVRA
Finanziaria, Urso: «Fondo automotive verrà rialzato, sarà tutto destinato a offerta»

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9c/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

vostre associazioni europee. È il momento delle scelte. Dobbiamo fare squadra”.

“Dobbiamo rimuovere la follia delle euomulte, che scatteranno dal 1° gennaio prossimo» e che potrebbero costare «15-17 miliardi di euro di sanzioni sulle case automobilistiche. È questo il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti. Per sfuggire alla tagliola delle multe, le case hanno tre vie, tutte suicide per l'industria: ridurre la produzione di auto endotermiche per scendere sotto la proporzione fissata tra auto elettriche vendute e auto endotermiche; aumentare la vendita di auto elettriche nella propria rete, come sta facendo Stellantis, certificando e vendendo le auto del proprio socio Leapmotors importate dalla Cina; o, in ultima istanza, comprando le quote di crediti Co2 da Tesla». «In ogni caso -continua - si accelera la crisi della produzione europea. Si condannano l'auto e il lavoro europeo. Una follia che dobbiamo subito scongiurare”.

Il regolamento sui veicoli leggeri prevede, per il 2025, che i costruttori debbano ridurre le emissioni medie di anidride carbonica dai 116 g/km del 2024 a poco meno di 94 grammi. A tal fine dovranno aumentare in modo significativo il peso delle elettriche per evitare le relative sanzioni. Tali valori diventeranno sempre più stringenti con il passare degli anni. Gli obiettivi possono essere raggiunti attraverso: incremento vendite di veicoli elettrici; decremento vendite di veicoli a combustione ad elevate emissioni; acquisto crediti CO2 dal pooling dei costruttori più virtuosi (es. Tesla).

condividi l'articolo



Sabato 16 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 13:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae, volano i contratti del noleggio a lungo termine: +36,6% in 9 mesi 2024



Stellantis: Urso: «Intervenire subito su crisi europea automotive. Dobbiamo scongiurare la follia delle euomulte»



Finanziaria, Urso: «Fondo automotive verrà rialzato, sarà tutto destinato a offerta»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Gp Barcellona, Bagnaia davanti nelle prequalifiche, 5° Martin. Pecco: «Oggi fatto un gran lavoro»



Lamborghini Super Trofeo Europa: Bonduel vince il titolo a Jerez, Rosina-Formanek campioni ProAm



WEC, Tra conferme e nuovi arrivi Cadillac e Jota hanno svelato la formazione per la prossima stagione

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA, STABILI VENDITE AUTOCARRI

Rispetto al 2023 +0,2%, mentre per gli autocarri, a eccezione del Tpl (+14,4%), prosegue il trend negativo. Nella foto Roberto Vavassori (Anfia).



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



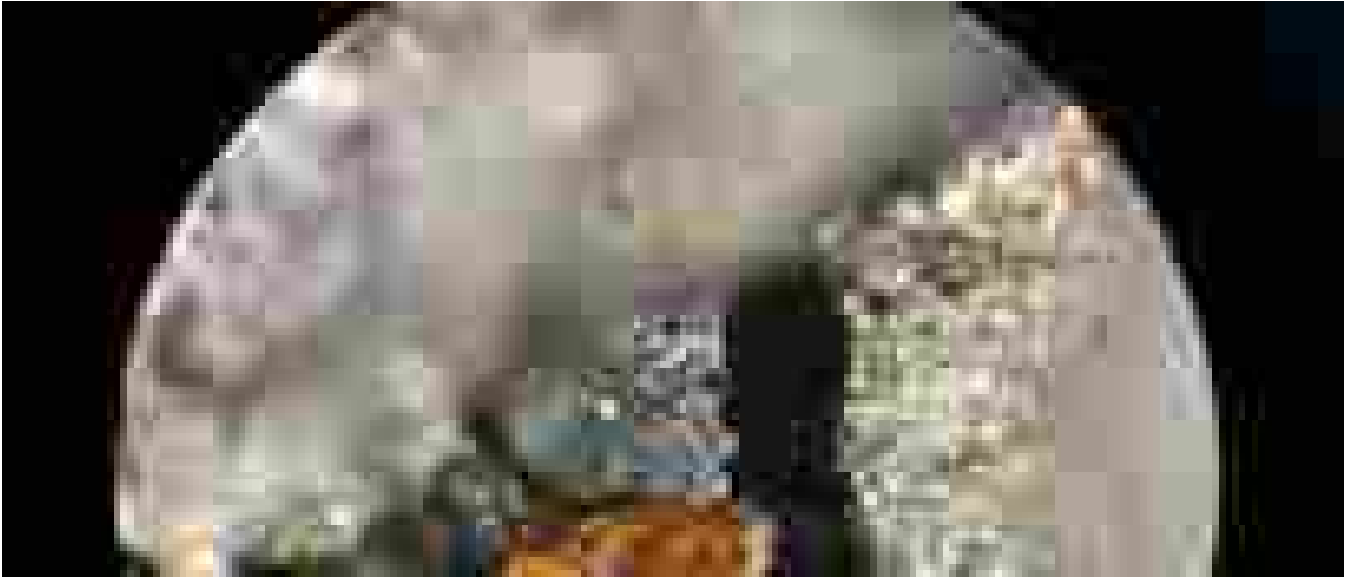
Aggiungi un posto a tavola fa 50 con Scifoni-Cuccarini



Il re delle Atp Finals ringrazia i tifosi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

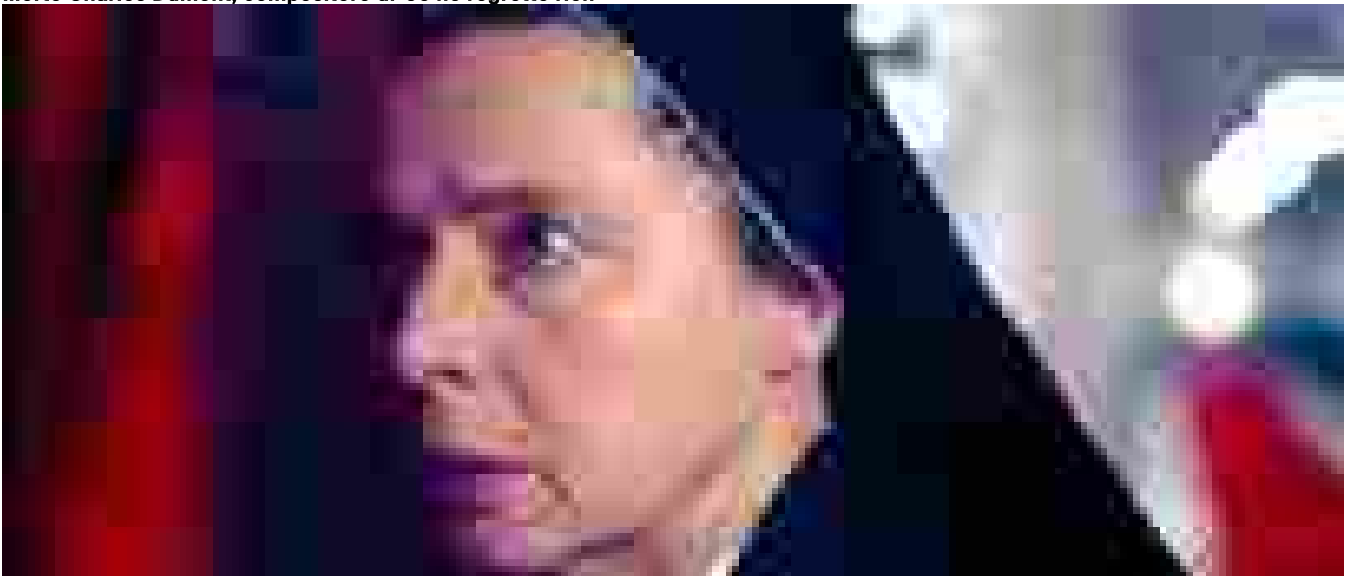
089849



Trovata ambra in Antartide, 90 milioni di anni fa c'erano foreste



Morto Charles Dumont, compositore di 'Je ne regrette rien'



Isabella Rossellini suora stoica e ribelle in Conclave

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Secondo Autopromotec Talks in scena Intelligenza Artificiale

Al Volvo Studio Milano per scoprire come IA aiuterà le officine

ROMA, 18 novembre 2024, 19:43

Redazione ANSA



The banner features a dark blue background with a white circuit-like pattern. On the left is the Autopromotec logo, a circular emblem with a stylized 'A'. To its right, the word 'autopromotec' is written in a large, white, lowercase sans-serif font. Below it, the Latin phrase 'Homo faber fortunae suae' is written in a smaller, white, italicized serif font. Underneath that, the word 'TALKS' is written in a large, white, uppercase sans-serif font. At the bottom of the banner, the main title 'IA ON THE ROAD: COME L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE STA TRASFORMANDO IL MONDO AUTOMOTIVE E L'AFTERMARKET' is written in white, uppercase sans-serif font. Below the title, a subtitle in a smaller white font reads: 'DALLA GUIDA AUTONOMA ALLA MANUTENZIONE PREDITTIVA, L'IA RIDEFINISCE L'ESPERIENZA AUTOMOBILISTICA E RIVOLUZIONA L'INTERO SETTORE POSTVENDITA AUTOMOTIVE'.

↑ Secondo Autopromotec Talks in scena Intelligenza Artificiale - RIPRODUZIONE RISERVATA

Dopo l'evento del 25 settembre dedicato al tema "Zero emissioni e infinite soluzioni" tornano gli Autopromotec Talks per mettere a confronto esperti, stakeholders e mondo dell'informazione su argomenti legati all'automotive, ai suoi cambiamenti e all'innovazione. Quello del 19 novembre - alle 10 nel Volvo Studio di Milano - è un appuntamento dedicato al rilevante e sempre più attuale tema dell'intelligenza artificiale (IA) e in particolare come questa evoluzione possa supportare il mondo delle officine e dell'automotive.

Questa tappa degli Autopromotec Talks dal titolo "IA on the Road: come l'Intelligenza Artificiale sta trasformando il mondo automotive e l'aftermarket" approfondirà le novità che ne deriveranno, "Dalla guida autonoma alla manutenzione predittiva, l'IA ridefinisce l'esperienza automobilistica e rivoluziona l'intero settore postvendita automotive".

A guidare l'evento sarà Alessio Jacona, curatore dell'osservatorio Intelligenza Artificiale per ansa.it che introdurrà gli interventi di Roberto Lonardi, direttore comunicazione Volvo Car Italia - e padrone di casa al Volvo Studio - seguito da Francesco Ricciardi, vice presidente gruppo Car Design & Engineering dell'ANFIA (Con il

titolo dell'intervento AI e innovazione ingegneristica: efficienza e creatività).

Ci saranno anche Cinzia Carbone, area sales director Italy, Malta, Greece and Cyprus di Solera Italia (L'AI corre veloce, e noi?); Riccardo Sesini, head of digital transformation di VHIT, Bosch (Manufatturiero intelligente: come la gen IA aumenta la produttività) e Marco Bettin, direttore commercial Launch Italy (Prevenire è meglio che curare).

Dopo Franco Benati sales manager Sipav SRL (Robot intelligente al servizio dell'accettatore in officina) chiuderà i lavori di questo secondo Autopromotec Talks Renzo Servadei, amministratore delegato di Autopromotec che affronterà il tema 'Manutenzione tailor made: l'auto che pensa a me'.

Autopromotec è una manifestazione espositiva bolognese con cadenza biennale che viene organizzata da Promotec, società di servizi di proprietà dell'Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici (Airp) e dell'Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature (Aica).

La prossima edizione, la numero 30, si svolgerà a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. La sua formula esclusiva si basa, afferma la nota, sulla specializzazione, sulla professionalità e sulla qualità dell'offerta espositiva, un reale punto di incontro fra costruttori ed utilizzatori.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

19:26

Auguri Meloni a vincitori, lavoriamo per benessere comunità

18:40

Ue, escalation Mosca in Ucraina aumenta tensione in Medio Oriente

18:39

Il gas aggiornerà i massimi da un anno a 46,9 euro (+0,7%)

18:32

Meloni, Italia aderisce convinta all'Alleanza contro la fame

18:27

'Netanyahu, metà degli ostaggi in vita, altri 50 sono morti'

Video >

18:08

Lo spread Btp-Bund chiude poco mosso appena sotto 120 punti



Sulle strade italiane e' strage senza fine: vittime e feriti in aumento



Alpine A290 inaugura il nuovo corso elettrico del brand



Renault Rafale 4x4: integrale e con 300 cavalli



Ducati ad Eicma all'insegna delle novita' 2025

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Produzione ferma

Auto, in arrivo
la stangata green
sull'industria Ue

Umberto Mancini

A gennaio scatteranno le euromulte (fino a 17 miliardi) per l'industria automobilistica europea. *A pag.9*
Ursicino a pag.9

Auto, stangata green sull'industria europea Multe fino a 17 miliardi

► Il mercato stenta e le case non producono abbastanza mezzi elettrici: sanzioni Ue a gennaio
Trilaterale Roma-Parigi-Berlino sulle regole. Urso: follia non agire, così chiudono le fabbriche

IL CASO

ROMA Più temibili della concorrenza cinese e della flessione della domanda. Sono le multe miliardarie con cui Bruxelles intende punire l'industria automobilistica europea perché fabbrica auto termiche, le uniche o quasi che i cittadini acquistano, rispetto ai parametri fissati che invece impongono di produrre più vetture elettriche. Una stretta per seguire i canoni del Green Deal che sta mettendo in ginocchio le case automobilistiche Ue: da Volkswagen a Stellantis. E che non tiene conto del quadro complessivo.

Le multe che, senza interventi, scatteranno dal 1° gennaio, saranno inevitabili poiché i target di emissioni consentiti non saranno raggiunti. Per evitare il peggio è scesa in campo non solo l'associazione dei costruttori, ma anche il governo italiano che cerca l'asse con Francia e Germania per cambiare le regole. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso venerdì sarà nella capitale francese per una trilaterale insieme al collega francese e a quello tedesco. E, proprio per scongiurare

la stangata sui costruttori presenterà un "non paper" il 28 al consiglio sulla competitività, insieme alla Repubblica Ceca. Per Urso, che conta di ottenere altre adesioni, va cambiata subito la politica industriale nel settore perché tra «due anni non avremo più una industria automobilistica». Aspettare la revisione prevista alla fine del 2026 sarebbe quindi inutile.

OBBIETTIVO

L'obiettivo dell'Italia è portare sul tavolo della nuova Commissione il problema il prima possibile. Di certo le turbolenze a Bruxelles non aiutano, né quelle in Germania. Importante, si augurano i costruttori, è che nella trilaterale Italia-Francia-Germania, che vede coinvolti oltre a Urso, il ministro e vicecancelliere tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci, emerga una posizione forte, comune, univoca. Come chiesto del resto dalla Confindustria e dall'Anfia che hanno più volte lanciato il grido d'allarme.

Urso ha già detto chiaramente che «dobbiamo rimuovere la follia delle euromulte, che scatteranno da gennaio. Si tratta di circa 15-17 miliardi di euro di sanzioni». È questo - ha spiega-

to il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti. «Per sfuggire alla tagliola delle multe - aggiunge - le case hanno tre vie, tutte suicide per l'industria: ridurre la produzione di auto endotermiche per scendere sotto la proporzione fissata tra auto elettriche vendute e auto endotermiche; aumentare la vendita di auto elettriche nella propria rete, come sta facendo Stellantis, certificando e vendendo le auto del proprio socio Leapmotors importate dalla Cina; o, in ultima istanza, comprando le quote di crediti Co2 da Tesla». In ogni caso, conclude il ministro, in questo modo «si accelera la crisi della produzione europea». Con le inevitabili ripercussioni sul fronte dell'occupazione, «una follia che dobbiamo subito scongiurare».

Ma la tagliola in che consiste? Il regolamento sui veicoli leggeri, cioè le auto, prevede, per il 2025, che i costruttori debbano ridurre le emissioni medie di anidride carbonica dai 116 g/km del 2024 a poco meno di 94 grammi. A tal fine la direttiva europea prevede un aumento significativo del peso delle elettriche per evitare le relative sanzioni. Ma il mercato, come dimostrano gli ultimi dati, non as-

sorbe questa tipologia di vetture. I vincoli, va poi detto, diventeranno sempre più stringenti con il passare degli anni. Gli obiettivi, dice la norma, possono essere raggiunti attraverso tre strade: incremento delle vendite di veicoli elettrici, che al momento non sembra percorribile; il decremento delle vendite di veicoli a combustione ad elevate emissioni; acquisto di crediti di Co2 dal pooling dei costruttori più virtuosi come Tesla. Insomma, un percorso tutto in salita che non vede pronti i costruttori e i consumatori.

LE SIMULAZIONI

Secondo le simulazioni di Dataforce, società di analisi di mercato, il gruppo Volkswagen, per rispettare i canoni green, dovrebbe avere una quota di vendite di Bev (elettriche) e plug-in del 36%: lo scorso anno era fermo al 18% e quest'anno è tanto se arriverà al 16%. Il target Stellantis 2025 sarebbe il 26%, ma lo scorso anno non è arrivata al 18 per cento e ora supera il 13. Per Ford il target 2025 è quasi al 35%, ma con il 2023 chiuso sopra il 15 e il 2024 appena sopra il 13%. Si perché il dato di questi mesi è che le vendite di auto alla

spina stanno diminuendo, non aumentando, per diversi motivi. Alcuni Paesi hanno smesso di usare soldi dei contribuenti per incentivare queste vendite. E i costi, come sanno bene i consumatori, sono ancora troppo elevati o comunque proibitivi per una larga fascia di popolazione. Pesa anche la congiuntura economica non certo brillante e, soprattutto, in Italia, una rete di colonnine di ricarica ancora poco estesa.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PER I PRODUTTORI È IMPOSSIBILE TENERE IL PASSO DELLA STRETTA SULLA CO2 IMPOSTA DA BRUXELLES



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

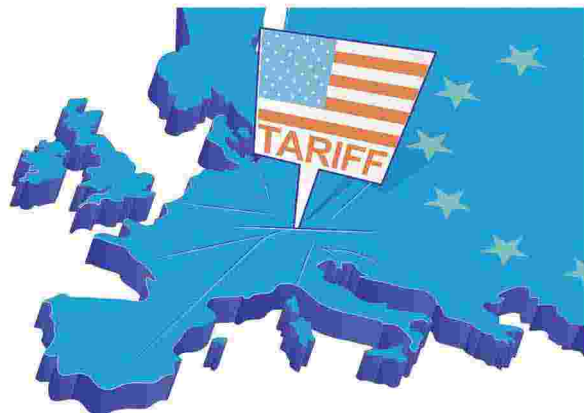
L'andamento delle vendite delle auto elettriche è in calo sul mercato tricolore



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia



L'era Trump
L'incognita
dei dazi Usa
in un'Europa
indebolita

» Ginepri | Insetto

*Lavoro,
imprese,
mercati,
fisco
e famiglia*

Insetto a cura di
Aldo Tagliaferro

Il vento freddo del protezionismo

I trend della politica Usa
La presidenza Trump rafforzerà
alcuni trend già in atto
L'Europa è a rischio se si divide

L'incognita dei dazi su un'Europa indebolita

di **Patrizia Ginepri**

Con il ritorno di Donald Trump alla Casa Bianca, l'Europa vede all'orizzonte nuove guerre commerciali. Una minaccia per nulla velata. In campagna elettorale, il tycoon ha promesso dazi fino al 20% su tutte le importazioni europee. E non è l'unico campanello d'allarme.

Il commercio tra Ue e Stati Uniti vale circa 1.000 miliardi di euro all'anno tra beni e servizi. L'Europa gode di un surplus di 156 miliardi di euro sull'export di merci oltreoceano. Ora questo primato è in bilico, alla luce della politica «America First». Secondo le stime più pessimistiche, riportate da Euronews, un dazio generalizzato del 10-20% farebbe crollare le esportazioni europee di un terzo in alcuni settori.

I settori più a rischio

I comparti più colpiti sarebbero i macchinari, gli autoveicoli e i prodotti chimici, che insieme nel 2023 hanno rappresentato il 68% dell'export Ue verso gli Stati Uniti. Per la Germania, ad esempio, che sta attraversando una crisi economica e politica importante, i dazi sarebbero un duro colpo. Alcuni economisti calcolano che una tariffa del 10% potrebbe affossare il Pil tedesco dell'1,6% nel peggiore dei casi, vista la sua dipendenza dalle esportazioni di auto e macchinari verso gli Stati Uniti.

Ma una guerra commerciale transatlantica avrebbe un prezzo ben più alto dei decimali di Pil bruciati. Secondo i

dati della Commissione europea, gli scambi tra le due sponde dell'Atlantico sostengono direttamente 9,4 milioni di posti di lavoro, che rischiano di essere spazzati via se si alzassero nuove barriere. Già sull'orlo della recessione, l'Eurozona difficilmente potrebbe permettersi uno scontro commerciale con il suo principale partner. Secondo le stime di Goldman Sachs, un dazio del 10% sull'import Usa dall'Europa farebbe calare il Pil dell'Eurozona dell'1%. Proiezioni ancora più fosche stimano che le misure di Trump rallenterebbero la crescita europea dell'1,5% entro il 2028, spingendo il Vecchio Continente in una spirale recessiva.

Peraltro il settore dell'auto è in crisi nera. Ad esempio, in Italia la produzione di autovetture è crollata del 35,5% nei primi sette mesi dell'anno e del 54,7% nel mese di luglio, secondo gli ultimi dati dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica, allontanando l'obiettivo di un milione di veicoli indicato dal governo. In Italia sono slittati anche gli investimenti nella gigafactory di batterie di Termoli, in Molise, da parte di Stellantis e il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha spostato su altri progetti i 250 milioni di fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza che vi erano destinati. In sostanza, le dinamiche del commercio internazionale saranno ridisegnate e si temono gli impatti che nuove scelte da parte degli Stati Uniti possano avere un effetto domino.

Protezionismo Usa e nuovi scenari

«Al di là delle elezioni, negli Stati Uniti esistono alcuni trend di fondo che sono già in corso da anni», premette

l'economista Marco Magnani, che di questi temi parla anche nel suo libro «Il grande scollamento» (Bocconi University Press) presentato di recente anche a Parma. «Trend - continua - che sarebbero comunque proseguiti, magari senza quell'accelerazione che sicuramente imporrà il neopresidente. Mi riferisco al protezionismo commerciale e ai dazi introdotti da Trump nel 2016. Biden ha allentato la stretta nei confronti dell'Europa, ma ha sostanzialmente mantenuto una politica commerciale aggressiva verso la Cina. Pertanto, il protezionismo degli Stati Uniti proseguirà con più forza, insieme ad altri trend come l'isolazionismo, ovvero guardare meno all'estero e comunque meno all'Europa e più all'Asia».

Tornando ai dazi nella nuova era Trump, «non ci sarà una grande differenza tra Paesi alleati e non - spiega Magnani -. Gli effetti riguarderanno sia la parte commerciale, ovvero l'export di prodotti europei negli Usa, sia il grande tema degli investimenti. Nel primo caso, di fronte a forti penalizzazioni, o l'Europa smette o comunque riduce fortemente le esportazioni, o è costretta a investire e produrre direttamente negli Stati Uniti. Del resto i giapponesi lo hanno già fatto, negli anni Ottanta, con le automobili. Non solo. Le iniziative che facilitano gli investimenti negli Stati Uniti, sono di fatto un altro esempio di protezionismo, perché sottraggono investimenti in Europa. L'aspetto più preoccupante è che, se una nazione impone dazi, la controparte commerciale tende a rispondere e questo meccanismo di reazione che può avere due conseguenze: o si innesca una guerra al ribasso dove alla fine ci perdono tutti. Oppure si cerca di trovare un accordo. E qui arriva il nodo della questione. L'Europa, nel suo complesso, ha una massa critica sufficiente per poter entrare in un negoziato, tuttavia non può essere efficace se si presenta divisa. Trump ha già dimostrato nel suo primo mandato di preferire, di gran lunga, gli accordi bilaterali con i singoli Paesi e non con l'Europa intera. Se i Paesi del Vecchio Continente, già abbastanza divisi, cadono in questa trappola, significa sedersi al tavolo delle negoziazioni con un potere contrattuale decisamente sbilanciato». Ma non è tutto.

La Cina

«C'è un altro aspetto molto importante che spesso non viene considerato - aggiunge l'economista -. I dazi americani in vigore nei confronti della Cina (ad esempio il 100% sulle automobili elettriche) sembrano non riguardare l'Europa ma non è così. Nel momento in cui i cinesi riescono a vendere meno automobili e acciaio negli Stati Uniti a causa dei dazi, il Paese, inevitabilmente, tende ad avere un'ulteriore sovrapproduzione. A quel punto la tentazione di fare dumping, ovvero di vendere sottocosto in Europa, secondo mercato per Pechino, dopo gli Stati Uniti, per alimentare l'economia che peraltro sta frenando, è altissima. Quindi potremmo da una parte subire il protezionismo americano, le barriere all'entrata, i dazi e dall'altra essere invasi da prodotti cinesi più di quanto non siamo già oggi».

Riguardo agli investimenti, «se l'Europa non va unita ai tavoli negoziali è ad alto rischio - avverte Magnani - per l'effetto fisarmonica Cina-Stati Uniti. In tutto questo, l'Italia gioca la sua partita con Pechino, in un mondo che si è totalmente trasformato, un mondo diventato muscolare. Quando si dialogava in assenza di conflitti, senza dazi e protezionismo e con il costo dell'energia abbastanza basso, aveva senso creare catene di valore e filiere molto allungate; oggi, tra conflitti, dazi, costi energetici e di trasporto alti, decide il più forte. In questo momento, abbiamo detto, l'Europa è poco coesa, con i paesi guida in profonda crisi economica e politica, a cominciare dalla Germania. Sui rapporti Italia Cina il governo Conte era entrato nell'accordo denominato «La via della seta», unico Paese

europeo a sottoscriverlo, successivamente il governo Meloni ha deciso di uscire dall'intesa, con un'operazione molto delicata, perché si sa che la Cina è un partner commerciale a cui non possiamo rinunciare. È per questa ragione che il presidente Mattarella si è recato nei giorni scorsi a Pechino. I rapporti tra Italia e Cina, del resto, sono sempre stati molto buoni, grazie a quel grande rispetto reciproco che dovuto alle rispettive storie millenarie».

La Russia

«L'Europa aveva scommesso molto sull'energia russa a basso costo - sottolinea Magnani - e Mosca era entrata nel processo di globalizzazione perché forniva energia e acquisiva dall'occidente tecnologia e capitali. Con la guerra in Ucraina questi scambi si sono interrotti e i rapporti economici di Mosca sono stati spostati sulla Cina. Pertanto, la Russia oggi dipende fortemente da Pechino per quanto riguarda la tecnologia e i capitali, mentre la Cina compra il petrolio».

«Nell'ambito di questi nuovi scenari si verifica anche il tentativo di spingere su altri paesi come, ad esempio, i Brics, che si sono riuniti di recente in un summit a Kazan, capitale della repubblica russa del Tatarstan - spiega ancora Magnani -. Il tentativo in atto è quello di avviare un'alleanza di tipo commerciale e sugli investimenti con una valuta diversa dal dollaro, ovvero creare un gruppo alternativo al mondo economico occidentale».

«I problemi tuttavia non mancano, anche in questo caso. I Brics rappresentano un'intesa estremamente eterogenea, con all'interno paesi guidati da democrazie e altri con regimi totalitari. Non solo. Tra i nuovi entrati figurano stati come Egitto ed Etiopia tra i quali potrebbe scoppiare una guerra da un momento all'altro a causa del contenzioso su una grossa diga. Anche tra Cina e India non corre buon sangue e in generale se si sommano i dati relativi ai Pil dei paesi, i Brics sembrano una potenza, ma visto che al loro interno esistono valori e sistemi molto diversi, non possiamo definire questa realtà una controparte unita e coesa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dazi, l'analisi di Magnani

«Poca differenza fra alleati e non Effetti sia nel commercio che negli investimenti»

«America First» ed export Ue

Dazi statunitensi del 10-20% potrebbero far crollare l'export europeo di un terzo, a partire da macchinari, auto e chimica



Esperto

Nella foto, l'economista Marco Magnani. Nelle scorse settimane ha presentato a Parma il suo ultimo libro, «Il grande scollamento» (Bocconi University Press). Magnani è anche editorialista della Gazzetta di Parma.



Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti Podcast

f t v o in

Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista
 Mobility Innovation Tour
 Vedi tutte le categorie v

Naviga per
 marca v

Home ► Un nuovo autobus immatricolato su due in Italia nel 2024 è diesel. Tutti i dati dei costruttori

Un nuovo autobus immatricolato su due in Italia nel 2024 è diesel. Tutti i dati dei costruttori

Il diesel comanda ancora il mercato dell'autobus italiano, nonostante gli e-bus stiano guadagnando strada. Secondo i dati messi a disposizione da **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), infatti, delle 5.226 targhe registrate dal primo gennaio al 31 ottobre, 2.663 sono a motore diesel, pari a una quota del 50,95%. 2.589 sono diesel Euro VI Step [...]

18 Novembre 2024 di Admin



In primo piano

PODCAST / AUTOBUS
 Weekly - Episodio #5

🕒 15 Novembre 2024 📁 News

Mobile E-Power, le
 soluzioni ABB (ad alta
 efficienza energetica)
 per il trasporto pubblico

🕒 18 Ottobre 2024

📁 Componenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il diesel comanda ancora il mercato dell'autobus italiano, nonostante gli e-bus stiano guadagnando strada. Secondo i dati messi a disposizione da **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), infatti, delle **5.226 targhe registrate dal primo gennaio al 31 ottobre, 2.663 sono a motore diesel, pari a una quota del 50,95%.**

2.589 sono diesel Euro VI Step E, i rimanenti 74 sono per la stragrande maggioranza Euro VI Step D (50 unità), ma si contano anche 6 Euro VI Step C, 8 Euro VI, 6 Euro V, 2 Euro IV e due Euro III.

Dei 2.663 bus diesel, **237 sono quelli urbani, (l'8,9%), 836 quelli extraurbani (31,4%), 1.183 i turistici (44,4%) e 407 gli scuolabus (15,3%).**

La classifica dei costruttori

Il 45,5% degli autobus diesel immatricolati nell'anno corrente in Italia porta la firma, o meglio, la targa di Iveco Bus, con 1.211 pezzi. A quota 521, pari a un market share del 19,5% Daimler Buses (414 i Mercedes-Benz e 107 i Setra). Terza piazza per MAN, grazie ai 47 coach Neoplan, che si aggiungono agli 84 "Leoni, per una quota che sfiora il 5%. Quindi Otokar con 123 (4,6%), Scania con 88 (3,3), Tamsa con 58 (2,2%), Menarinibus 53 (2%).

Sotto la soglia del due per cento troviamo Isuzu con 47 autobus diesel (1,9%), Irizar con 47 (1,8) e Ayats con 42. Sotto l'1% ci sono Volvo con 17 (0,6%), BMC con 12 (0,5%), Guleryuz e Van Hool con 4 (0,2%), King Long con 2 (0,1%) e Solaris con 1.

Il diesel per i profili di missione urbana ed extraurbana

La quota degli autobus urbani diesel è sempre più risicata: 237 nuove immatricolazioni, pari a una quota dell'13,4% (dal 1° gennaio al 31 ottobre si sono registrati 1.765 Classe I).

Per i Classe I, la tecnologia che ha messo a segno più macchine nei primi 10 mesi del 2024 è il metano, forte di 587 unità (oltre il 33%). A seguire l'elettrico a batteria con 552 veicoli (con il 31 e rotti%) e gli ibridi a quota 389 (pari al 22%).

Entrando nel merito del dato relativo ai Classe I, 74 immatricolazioni diesel su 237 sono state messe a segno da Iveco Bus. Alle sue spalle Menarinibus con 54, dunque Otokar a 44. Troviamo poi Isuzu a 16, BMC 12, Mercedes-Benz a 9, MAN a 5, Guleryuz a 4 così come Tamsa e Solaris a 1. (Da segnalare anche le 9 di Ford, le 5 di Volkswagen e una di Fiat, ma si tratta di mezzi sotto le 8 tonnellate)

Come va il Classe II

Passando ai **836 diesel extraurbani** – che sono praticamente la metà di quelli immatricolati (1.698) – anche qui a guidare la classifica è Iveco Bus con 598 torpedoni, con tutti gli altri lontanissimi. Infatti dobbiamo portare il pallottoliere a 59 per trovare Mercedes-Benz, seguita da vicino da Otokar con 56.

Dunque a 42 ecco Ayats, mentre a 22 c'è Setra (il dato accorpato della Stella e dell'ex Ulm porta dunque Daimler Buses a quota 81). Sotto quota venti, a 18 ci sono appaiate Scania e Tamsa, quindi Isuzu con 7, Irizar e MAN a 4 (anche qui sottolineiamo le 5 di Volkswagen, le 2 Fiat e l'unica di Ford).

Un Classe III a tutto diesel

Non è certo una novità che la lunga percorrenza sia ancora ben aggrappata al motore a combustione interna diesel e stia sperimentando i bio-carburanti come soluzione a basse emissioni. Dal primo gennaio al 31 ottobre 2024, si sono ben **1.183 turistici diesel**, su un totale di **1.279 immatricolazioni (il 92,5% è diesel)**.

E qui il leader è Mercedes-Benz con 295, alle quali sommiamo gli 85 Setra (Daimler Buses vola così a quota 380). Iveco si deve accontentare, si fa per dire, di 270 macchine, ma la stragrande maggioranza è "leggera", visto che solo 19 veicoli sono sopra le 8 tonnellate.

Bene il Grifone di Scania con 70 targhe, e bene anche MAN con 59 e con le 47 del brand Neoplan (il cumulato porta il Leone sopra la soglia dei cento, con 106 coach). Si conferma Irizar con 43 e tiene botta Temsa con 36, mentre a 23 ecco Otokr, a 17 Volvo Buses, a 7 Isuzu, a 4 Van Hool (ora passata a Vdl), a 2 King Long e a 1 Higer. (Anche in questo segmento dobbiamo segnalare i 181 Ford Transit, 3 Peugeot e 1 Maxus).

Lo scuolabus va a diesel

Dei 524 scuolabus immatricolati in questi 10 mesi in Italia, 407 sono diesel, ovvero il 77,7%. Prendendo in considerazione tutte le classi di peso, Iveco guida con 269 unità, con Mercedes-Benz lontanissima con 53 veicoli. A 20 c'è Isuzu, che è leader nella graduatoria degli scuolabus sopra le 8 tonnellate (se ne contano 24), mentre a 16 MAN. (Sono 34 i Volkswagen, 12 i Ford e 5 i Peugeot)

Articoli correlati

Conducente della TEP aggredito a Parma: torna l'allarme sicurezza

🕒 15 Novembre 2024 📄 News

Iveco Orecchia consegna ad Autostradale 20 Evadys di nuova generazione

🕒 15 Novembre 2024 📄 News

PODCAST / AUTOBUS Weekly - Episodio #5

🕒 15 Novembre 2024 📄 News

È stato nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione di ATM Messima

🕒 13 Novembre 2024 📄 News, Tpl



Questo sito utilizza cookie di funzionalità e cookie analitici, anche di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del Sito Internet da parte degli utenti. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Chiudendo questo banner o accedendo a un qualunque elemento sottostante questo banner accetti all'uso dei cookie.

OK No



TUTTOCOP. ECCO QUELLO CHE SUCCEDDE ALLA COP29 DI BAKU SUL CLIMA

BAKU (AZERBAIGIAN) LUN, 18/11/2024

L'urlo napoletano per il clima. Un evento sulla mobilità con Unem, Anfia Anita Assogasliquidi. Da Ecco l'analisi sulla dipendenza energetica. Luca Bergamaschi di Ecco e il Wwf su Meloni. La smart city secondo De Bettin di DbA. Una roadmap contro il metano: Hoekstra per l'Unione europea e un commento di Flavia Sollazzo di Edfe. Gli eventi al Padiglione Italia. Biden annuncia multe contro le emissioni di metano. Le banche etiche si alleano contro i combustibili fossili. L'Edison porta alla Cop29 il dibattito sul nuovo nucleare

Evento sull'auto



"Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo" è il titolo del side-event promosso da Anfia, Anita, Assogasliquidi e Unem che si terrà giovedì 21 novembre presso il padiglione italiano nell'ambito della Cop29 che si è aperta a Baku.

Ecco/1. L'analisi sulla dipendenza energetica

Il think tank italiano Ecco per il clima presenta uno studio sulle relazioni energetiche tra l'Italia e l'Azerbaijan. Lo studio evidenzia i rischi economici e politici connessi a un intensificarsi della dipendenza dal gas. Baku destina il 57% delle esportazioni petrolifere all'Italia, che costituisce così il principale mercato di sbocco

per il petrolio azero. L'Azerbaijan si è affermato come partner fondamentale nella strategia italiana di diversificazione dal gas russo. Attualmente, Baku esporta in Italia circa il 20% della sua produzione di gas, posizionandosi come secondo fornitore di gas per l'Italia dopo l'Algeria. L'Azerbaijan può essere definito un "petrostato", il cui sviluppo economico è fortemente legato alle esportazioni di petrolio e gas. I combustibili fossili rappresentano oltre il 90% dei proventi da esportazioni, il 60% delle entrate pubbliche e il 35% del prodotto interno lordo (pil). Il 95% delle esportazioni dell'Azerbaijan è composto da petrolio e gas naturale, e i Paesi dell'Unione Europea - in primis l'Italia - rappresentano oltre la metà delle esportazioni totali del Paese. L'Azerbaijan sta puntando sempre di più sulla vendita del gas a Paesi europei, tra cui l'Italia, allacciando relazioni politiche ed economiche che fanno perno sulla cooperazione energetica.

Leggi lo studio <https://eccoclimate.org/it/le-relazi...>

Ecco/2. Luca Bergamaschi su Meloni

"La presenza di Giorgia Meloni alla Cop29 è un buon segnale per il multilateralismo. Positivo anche l'invito rivolto a tutti i Paesi a condividere la responsabilità per il nuovo obiettivo finanziario. Tuttavia, non c'è stato alcun nuovo impegno finanziario dell'Italia. La cosa forse più grave del suo intervento è il sostegno al gas che contraddice gli impegni climatici di Dubai, fa un regalo all'industria fossile, espone consumatori e imprese ad alti costi dell'energia e mina gli obiettivi di sviluppo sostenibile".

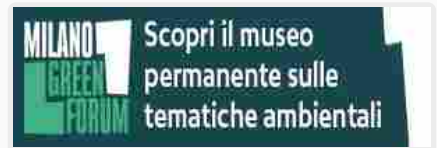
De Bettin di DbA

"Il processo di trasformazione delle aree urbane in Climate Neutral Smart Cities, intelligenti e a impatto zero, dovrà necessariamente coinvolgere i multi-energy system (mes), sistemi a larga scala che consentono di integrare diverse fonti di energia rinnovabile, e le comunità energetiche rinnovabili (cer), capaci di massimizzare l'efficienza energetica attraverso il bilanciamento in tempo reale di autoproduzione e autoconsumo. Nel corso di questa Cop29 presenteremo il caso della comunità energetica rinnovabile di area vasta in fase di realizzazione, che rappresenta una delle prime iniziative concrete in Italia di questo tipo e un ottimo esempio di transizione ecologica del territorio, capace di promuovere e mantenere la neutralità climatica di territori molto estesi." Così si esprime Francesco De Bettin, presidente di DbA Group, azienda leader nel settore della consulenza tecnica, ingegneria, project management e soluzioni ICT per la gestione di infrastrutture mission-critical. DbA è intervenuto a Baku il 13 novembre sul tema "Transforming Urban Futures: la visione di DbA Group per

- PRIMA PAGINA
- ECOLOGIA
- GREEN LIFE
- ENERGIA
- ELETTRICITÀ
- RINNOVABILI
- UTILITIES
- EFFICIENZA ENERGETICA
- IMBALLAGGI
- TECNOLOGIA
- ALBO NOTANDA LAPILLO
- APPROFONDIMENTI
- CHI SIAMO
- TAGS

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PER ISCRIVERSI ALLA NEWSLETTER SETTIMANALE GRATUITA UTILIZZARE IL **FORM CONTATTI** IN FONDO ALLA PAGINA



CERCA

Cerca nel sito:

CALENDARIO EVENTI

NOVEMBRE						
L	M	M	G	V	S	D
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	



VISITACI ANCHE SU:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

la decarbonizzazione e le infrastrutture sostenibili”.

Una roadmap contro il metano/1. L'Unione europea

La Commissione Ue, in collaborazione con alcuni paesi partner, tra cui anche l'Italia, organizzazioni internazionali, ong e banche di sviluppo, ha annunciato il lancio della nuova Methane Abatement Partnership Roadmap per accelerare la riduzione delle emissioni di metano associate alla produzione e al consumo di energia fossile. Questa nuova Roadmap fornisce un modello per la cooperazione tra paesi importatori ed esportatori di combustibili fossili che aiuterà le aziende a migliorare i loro sistemi di monitoraggio, rendicontazione e verifica in vista dell'obiettivo di ridurre del 30% le emissioni globali di metano entro il 2030 rispetto ai livelli del 2020. Wopke Hoekstra, commissario europeo per l'azione per il clima, ha dichiarato: "Ridurre le emissioni di metano provenienti dal settore dell'energia è un risultato facile da raggiungere per l'azione per il clima. Ha senso dal punto di vista economico perché contribuisce a rafforzare la sicurezza energetica riducendo nel contempo le emissioni. La tabella di marcia mostra la via da seguire per promuovere la cooperazione tra i paesi importatori e i paesi esportatori. Per l'Ue è chiaro: saremo in grado di affrontare efficacemente le emissioni di metano solo se collaboriamo in tutte le catene di approvvigionamento globali, con la partecipazione di tutti gli attori coinvolti". Nell'ambito dell'impegno mondiale sul metano, varato da Ue e Stati Uniti, oltre 150 paesi perseguono ora l'obiettivo collettivo di ridurre le emissioni antropogeniche globali di metano di almeno il 30% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2020. La nuova tabella di marcia definisce una serie di azioni concrete da intraprendere, tra cui un solido sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica basato sui principi dell'Oil and Gas Methane Partnership 2.0 (OGMP 2.0) e un piano di progetto per ridurre le emissioni dei beni esistenti, completo di un calendario preciso, di un piano di investimenti e del fabbisogno di risorse umane. I primi esempi di attuazione del partenariato saranno presentati in occasione della Cop30 in Brasile. Per saperne di più: <https://energy.ec.europa.eu/news/eu-...>

Una roadmap contro il metano/2. Sollazzo di Edfe

Dice Flavia Sollazzo, senior director Eu energy transition of Environmental Defense Fund Europe: "Questa tabella di marcia stabilisce un percorso chiaro per la collaborazione tra importatori ed esportatori, con l'obiettivo di superare le barriere che impediscono un'efficace riduzione del metano. Ma dobbiamo essere molto chiari: il successo dipenderà esclusivamente dalle azioni che sapremo mettere in campo. Un numero maggiore di Paesi deve farsi avanti, impegnarsi e assicurare che ogni decisione sia fondata su basi scientifiche per garantire responsabilità e impatto".

Il Wwf contro Meloni

"Nel suo intervento la presidente Meloni ha parlato di approccio ideologico e non pragmatico: ma la nostra impressione è che venga ostacolato, per ragioni ideologiche oltre che per interessi economici, il pragmatismo di chi negli ultimi decenni ha faticosamente costruito la strada verso la transizione energetica, sulla base di un approccio fortemente scientifico e globalmente condiviso" dichiara il presidente del Wwf Italia Luciano Di Tizio. "Se avessimo ascoltato i profeti del nucleare e del fossile, che pure hanno molto rallentato la transizione energetica, saremmo del tutto impreparati di fronte al riscaldamento climatico che riguarda tutti noi. E invece, in difesa non solo del pianeta come lo conosciamo ma anche di tutte le persone che lo abitano, istituzioni, scienziati e cittadini in tutto il mondo continuano a battersi affinché venga finalmente intrapresa una strada diversa, che qualcuno sta cercando di contestare con tutti i mezzi, compresa la disinformazione. Dire che bisogna considerare la natura con al centro l'uomo, come richiamato dalla presidente Meloni, equivale a dire che senza natura non c'è l'uomo: il panda (la specie più a rischio) siamo noi esseri umani, lo diciamo e lo richiamiamo con forza in queste giornate di dibattito sul futuro dell'umanità".

Gli eventi al Padiglione Italia

Un calendario di cinquanta eventi per accompagnare l'impegno negoziale italiano alla Cop29: questa l'attività del Padiglione Italia di Baku, allestito dal ministero dell'Ambiente e dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale insieme all'Agenzia italiana per la Cooperazione allo Sviluppo (Aics). Dalla cerimonia di apertura dell'11 novembre, con la sola pausa di domenica 17 e di venerdì 22, giorno dei negoziati finali, il Padiglione Italia ospita fino a sei eventi nell'arco di tutta la giornata, organizzati dal ministero dell'Ambiente, dal ministero degli Affari Esteri, da Aics, Cassa Depositi e Prestiti e da diverse realtà pubbliche e private che hanno risposto negli scorsi mesi a una manifestazione di interesse. "È motivo di soddisfazione - afferma il ministro Gilberto Pichetto - questa qualificata partecipazione alla Conferenza di Baku, che ci consente di mostrare al mondo, nell'anno in cui guidiamo il G7, un Paese dinamico, nel quale convergono intenzioni e concrete azioni per il clima sui più vari livelli". Sono in programma, tra i diversi eventi in calendario, un punto sui risultati raggiunti al G7 Clima, Energia e Ambiente (19 novembre alle 11,30) e una sessione dell'hub sull'Adattamento avviato alla ministeriale di Venaria Reale (il 20 alle 9,30). Per saperne di più:

<https://www.mase.gov.it/pagina/cop29>

Biden annuncia multe contro le emissioni di metano

L'industria statunitense del gas e del petrolio pagherà per le sue emissioni eccessive di metano. Almeno, questa è la volontà dell'amministrazione Biden, che ha annunciato la messa a punto di una nuova regolamentazione che prevede delle multe per le aziende che emettono una quantità eccessiva di metano, uno dei più potenti gas a effetto serra. L'annuncio dell'amministrazione Biden è stato fatto all'indomani dell'apertura della Cop29. È probabile che la regolamentazione sarà cancellata dalla prossima amministrazione Trump, in carica da gennaio, prima ancora che possa entrare in vigore.

Le banche etiche contro i fossili

Durante il "Finance Day" alla Cop29 la Global Alliance for Banking on Values (Gabv) ha annunciato che 25 delle banche che fanno parte del network hanno aderito all'iniziativa del Trattato di Non Proliferazione dei Combustibili Fossili, segnando la prima adesione collettiva all'iniziativa di istituzioni finanziarie. Il Trattato è una proposta per un piano globale vincolante per fermare l'espansione di nuovi progetti di carbone, petrolio e gas, e per gestire una transizione globale lontano

dai combustibili fossili. Fondata nel 2009, la Gabv è una rete di 70 banche sostenibili che operano in tutte le principali regioni del mondo, unite dalla missione di "finanziare il cambiamento e cambiare la finanza". Con l'adesione alla proposta del Trattato di Non Proliferazione dei Combustibili Fossili, queste 25 banche della Gabv sollecitano il settore finanziario a intraprendere azioni concrete nella lotta contro i riscaldamento climatici, interrompendo i finanziamenti all'espansione dei combustibili fossili. Insieme, queste banche gestiscono un patrimonio di 117 miliardi di dollari Usa e servono oltre 11,3 milioni di persone in tutto il mondo. "Molte banche tradizionali continuano a finanziare l'industria dei combustibili fossili", ha detto Martin Rohner, direttore esecutivo di Gabv. "I trattati internazionali nella storia recente dell'umanità hanno avuto successo per arginare e contrastare alcuni dei fenomeni più pericolosi che l'umanità ha dovuto fronteggiare: pensiamo al trattato internazionale volto a ridurre la produzione e l'uso delle sostanze che minacciano lo strato di ozono, o di non proliferazione delle armi nucleari o delle mine anti-persone. Per questo siamo convinti che un trattato di non proliferazione delle fonti fossili sia uno strumento utile e raggiungibile per arginare il riscaldamento climatico, anche con l'impegno di quante più banche possibile", aggiunge il direttore generale di Banca Etica, Nazzareno Gabrielli.

Edison porta alla Cop29 il dibattito sul nuovo nucleare

Edison è stata promotrice di un'interessante occasione di dibattito sulle nuove tecnologie per la transizione energetica dal titolo "Nuovo nucleare per cittadini e imprese. Il ruolo per la decarbonizzazione, la sicurezza energetica e la competitività". Il momento di confronto, che si è svolto nei giorni scorsi, mette intorno a un tavolo numerosi partecipanti del mondo delle istituzioni e dell'industria, per discutere insieme delle prospettive di sviluppo economico, tecnologico e sociale legate alla filiera del nuovo nucleare in Italia. Hanno parlato Wei Huang (Iaea), Francesco Corvaro (ministero degli Esteri), Lorenzo Mottura (Edison), Daniela Gentile (Ansaldo Nucleare), Yves Desbazeille (Nuclear Europe), Diane Cameron (Ocse Nea), Marco Ricotti (Consorzio Interuniversitario per la Ricerca Tecnologica Nucleare), Fernando Castellanos (UN Global Compact), Stefano Monti (Associazione Italiana Nucleare). Si stima un impatto complessivo di oltre 50 miliardi di euro di valore aggiunto e la creazione di 117mila nuovi posti di lavoro diretti e indiretti tra il 2030-35 e il 2050, grazie al rilancio del nuovo nucleare in Italia.

L'urlo per il clima

La Legambiente ha lanciato in Italia una mobilitazione per il clima: l'Urlo per il clima. Per esempio a Napoli, in piazza Dante, una mattina si è svolto un flash mob che ha visto la partecipazione non solo degli attivisti di Legambiente ma anche di tanti curiosi, soprattutto giovanissimi, che si sono fermati per chiedere notizie.

Nella piazza l'urlo per il clima è stato preceduto dal Climate Memory, un gioco pensato come un "memory" in larga scala per sensibilizzare le persone sui temi del riscaldamento globale e invitarle a firmare la petizione "Stop fossili, start rinnovabili". Con questa mobilitazione l'associazione ambientalista ha voluto lanciare un monito "forte e chiaro" ai grandi della Terra riuniti a Baku. Nel periodo 2015-2024 in Campania, hanno affermato gli attivisti, si sono registrati 107 eventi meteo estremi. "Un urlo per chiedere azioni immediate, concrete a partire dalla Cop29", dice Mariateresa Imparato, presidente Legambiente Campania.

Il sito web della Cop29 <https://cop29.az/en/home>



Ecologia **Baku (Azerbaijan)** **Baku Cop 29** **Db** **De Bettin** **Eccoclimate** **Edfe** **Edison** **Emissioni** **Flavia Sollazzo** **Fossili** **Gabv** **Gilberto Pichetto** **Giorgia Meloni** **Legambiente** **Luca Bergamaschi** **Luciano Di Tizio** **Mariateresa Imparato** **Martin Rohner** **Nucleare** **Rinnovabili** **Ue** **Unem** **Wopke Hoekstra** **Wwf**

LEGGI ALTRI ARTICOLI DI PAGINA ECOLOGIA

- 18/11/2024 **Una ricerca conferma. C'è il metabolismo dei microbi dietro l'impennata delle...**
- 18/11/2024 **A secco. Analisi Ispra. Così diminuiscono in Italia pioggia e disponibilità di...**
- 18/11/2024 **A mollo. Scoperto un colossale giacimento d'acqua nel sottosuolo di Gela**
- 18/11/2024 **Nuovi boschi crescono. L'anno scorso piantati 2,4 milioni di alberi in Italia**
- 18/11/2024 **In breve. L'alito dei delfini, Anac assolve Sogin e altre notizie**
- 11/11/2024 **La salute dell'ambiente. Dai territori: qui Toscana. Focus su acqua e clima**
- 11/11/2024 **L'allarme del Wwf: "La Cop29 deve sbloccare subito l'azione sul clima. Servono...**
- 11/11/2024 **Difendere il clima senza colpire i poveri. Uno studio del Cmcc**
- 11/11/2024 **Tuttoecomondo, il giorno dopo. Ecco che cosa abbiamo visto a Rimini**
- 11/11/2024 **Per tutti gli isotopi! Comincia a Caorso lo smantellamento dell'edificio del...**

CERCA NEL SITO

Inserisci le chiavi di ricerca:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849