

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MERCOLEDI' 18 DICEMBRE 2024

Il fatto - Il commissario regionale e il coordinatore provinciale si ritrovano a Salerno per rivendicare l'importanza sul territorio

Misiani e Luciano alla prove del nove

C'è il Pd di De Luca e il Pd della segretaria Elly Schlein. Lo sa bene la città di Salerno, che oggi è al lavoro per dimostrare fedeltà al presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Nei giorni scorsi, presso la sede del Pd, il segretario Enzo Luciano ha convocato i dem e i rappresentanti delle liste civiche per un incontro sul fronte del tesseramento. L'obiettivo è rilanciare il partito in città, soprattutto in termini di tessere. In questo modo, il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, potrà dimostrare alla Schlein la sua forza. Nella sfida, tutta in salita, per il terzo mandato, il governatore ha dalla sua parte tutti gli uomini del Pd, ma questo chiaramente non basta alla segreteria nazionale, che ha già annunciato che Vincenzo De Luca non sarà il candidato della coalizione di centro-sinistra. E le pressioni sulla Schlein non sono poche: la richiesta giunta a gran voce è quella di commissariare il partito nel salernitano, una scelta condivisa dal commissario regionale Misiani. A tentare la pace ci pensa però Federico Conte, ex parlamentare di Liberi e Uguali e futuro candidato alle Regionali in quota dem. Di fatto, l'associazione Cittadino Sudd e il Pd incontreranno i cittadini salernitani per uno scambio di auguri e per una riflessione collettiva sulla Campania, venerdì 20 dicembre, alle ore



Il segretario Enzo Luciano

16, presso la Sala Moka di Corso Vittorio Emanuele, 108, a Salerno. Interverranno Federico Conte, ex deputato e presidente dell'associazione Cittadino Sudd, Vincenzo Luciano, segretario provinciale del Pd, e il senatore Antonio Misiani, commissario regionale del Pd. «In un paese smarrito e sfiduciato - dice Federico Conte - si avverte più che mai l'esigenza di un ritorno alla Politica, la maestra che sembra ormai rimasta senza scolari. Il bisogno di un ritorno alla società, al vivere insieme, alla comunità che ci appartiene, liberandosi sia dei tatticismi del potere che del-

l'istinto del populismo. I nostri auguri, insieme ad Antonio Misiani e Vincenzo Luciano, esprimono la ricerca dell'unità per un nuovo inizio, che significa, in particolare qui in Campania, liberare le energie della società e della politica, ripensare e rilanciare il nostro destino e le sue sfide, costruire il cambiamento, per proporsi da protagonisti in nome del Mezzogiorno». Un primo approccio per Misiani e Luciano che, in questo modo, potrebbero avere la possibilità di confrontarsi in vista della sfida elettorale più attesa.

Erika Noschese

Il fatto - Prorettore dell'Università di Salerno a capo dell'intergruppo

La commissione "Innovazione" è guidata dal Sibilio

«L'intergruppo parlamentare "Sviluppo Sud, Aree Fragili e Isole Minori", che presiede, è a lavoro per trasformare il Mezzogiorno in un hub europeo dell'innovazione, capace di attrarre talenti e investimenti. Con questo obiettivo, il nostro consesso istituzionale, composto da 50 parlamentari di tutte le forze politiche, ha annunciato nel corso di una conferenza stampa tenutasi alla Camera dei Deputati, la costituzione di una commissione speciale, che verrà coordinata dal Prorettore dell'Università di Salerno Maurizio Sibilio, che avrà il compito di sostenere normativamente settori fondamentali come l'intelligenza artificiale, la cyber security e la blockchain, con un occhio speciale rivolto al Sud. Le premesse ci sono tutte: secondo recenti dati di Confindustria la macroregione italiana dove viene impiegata maggiormente l'intelligenza artificiale è il Mezzogiorno. Basti pensare che le imprese che utilizzano almeno una tecnologia AI in Europa sono circa l'8%, percentuale quasi in linea nel Sud Italia, contro il 6,2% della media nazionale italiana. Pertanto, il futuro del nostro Paese può e deve passare dal Sud: è tempo di investire in questa trasformazione, di credere nelle potenzialità delle nostre università e delle nostre startup, di trasformare le sfide in opportunità. Insieme, possiamo rendere il Meridione la Silicon Valley italiana e per



farlo siamo già a lavoro per scrivere una proposta di legge che presenteremo alla stampa a gennaio. Sul tavolo la costituzione di un Comitato Interministeriale integrato con l'obiettivo di rafforzare gli investimenti in materia di Intelligenza Artificiale, Blockchain e Cyber Security, prevedendo un apposito fondo di 500 milioni di euro, con una clausola ben specifica. Ovvero che il 50% degli investimenti territorializzabili ricadano nel Mezzogiorno, nelle aree interne e nelle isole minori del Paese». Così in una nota il deputato Alessandro Caramiello.

Il fatto - Entro l'estate 18 le destinazioni dirette

L'aeroporto spegne la prima candela: diversi interventi in programma

Più di 100.000 calici si alzeranno per brindare al nuovo anno. Dedichiamo questo brindisi a tutti i passeggeri che dall'11 luglio al 31 dicembre hanno scelto di volare da e per l'aeroporto Costa d'Amalfi. Questi sono gli straordinari numeri che, grazie alle compagnie aeree che hanno operato dal nostro aeroporto, danno la giusta descrizione della bontà degli investimenti e del piano industriale messo in campo da Gesac e dalla Regione Campania. A dirlo la Filt Cgil, attraverso Domenico Lombardi, Gerardo Arpino e Gianluca Pastore, rispettivamente segretario regionale, segretario generale di Salerno e responsabile del dipartimento mobilità e trasporto aereo. «L'anno che sta arrivando tra un anno passerà, come diceva una famosa canzone del grande Lucio Dalla, e siamo convinti che gli invitati al brindisi cresceranno in maniera esponenziale, così come tutto lo scenario infrastrutturale, che farà da cornice ai fuochi d'artificio che sono stati messi in cantiere per l'inaugurazione della definitiva aerostazione che entro il 2026 sarà completata. L'obiettivo è creare un "Green Airport" con edifici a emissioni zero di CO2, rispettando gli standard Nzeb (Nearly Zero Energy Building) per garantire alte prestazioni energetiche», hanno detto anticipando che a partire da gennaio 2025, inizieranno i lavori per il completamento della metropolitana leggera che collegherà Salerno a Pontecagnano, con l'obiettivo di migliorare la mobilità urbana e ridurre il traffico veicolare. La linea, che sarà estesa fino all'aeroporto "Costa d'Amalfi" di Salerno, comprenderà sei stazioni principali. Il percorso inizierà dalla Stazione Centrale di Salerno, che sarà collegata con l'alta velocità, proseguendo verso la Stazione Ruggi d'Aragona, situata presso l'azienda ospedaliera universitaria. Successivamente, la linea attraverserà i quartieri orientali di Salerno con una fermata dedicata, per poi raggiungere il cuore di Pontecagnano con la Stazione Pontecagnano Centro. La penultima fermata sarà a Pontecagnano Faiano, servendo la zona di Faiano, e infine, la linea terminerà all'Aeroporto Costa d'Amalfi, offrendo un collegamento diretto con il terminal aeroportuale. «Questo progetto mira a migliorare l'accessibilità e la connettività tra Salerno e Pontecagnano. Entro il 2027, l'aeroporto sarà collegato alla metropolitana leggera di Salerno, migliorando l'accesso sia al centro città sia all'alta velocità ferroviaria. Questi interventi mirano a consolidare il ruolo strategico dell'aeroporto nel panorama aeroportuale, offrendo 18 destinazioni dirette, di cui 13 internazionali, entro l'estate 2025. Un grazie va a Gesac, a tutti gli attori che hanno partecipato allo sviluppo dell'infrastruttura, e soprattutto a tutti i lavoratori che contribuiscono alla crescita dello scalo. Concedeteci un grazie alla Filt Cgil che accompagnerà in tutte le sue articolazioni come ha fatto dall'inizio credendo in questo ambizioso pro-

Il fatto - Sarà presentata giovedì a Confindustria

Iniziativa di beneficenza dei Giovani Imprenditori a favore dell'Ail Salerno

Giovedì 19 dicembre alle ore 9.30, nella sede di Confindustria Salerno, avrà luogo la presentazione dell'iniziativa di beneficenza promossa dai Giovani Imprenditori di Confindustria Salerno, con il supporto del Comitato Piccola Industria, destinata ad Ail Salerno, Associazione Italiana contro Leucemie-Linfomi-Mieloma. Interverranno all'incontro di presentazione dell'iniziativa benefica: Vincenzo Iennaco, Presidente dei Giovani Imprenditori Confindustria Salerno, Marco Gambardella, Presidente Comitato Piccola Industria Confindustria Salerno, Elvira Tulimieri, Presidente Ail Salerno, Carmine Sella, Direttore U.O.C. Ematologia e Trapianti di cellule staminali emopoietiche AOU San Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona. In occasione dell'evento "Riflessi" Christmas Charity Dinner - che avrà luogo domenica 22 dicembre, con inizio alle ore 19.30, al Caveau del Fuenti, Vietri sul Mare - i Giovani Imprenditori salernitani promuoveranno una raccolta fondi a favore delle attività dell'Ail Salerno. Si tratta di un evento benefico tradizionale al quale i Giovani Imprenditori sono molto legati, pronti a fare la loro parte per sostenere la ricerca e permettere in questo modo all'Ail di ottenere fondi.

Gestione della Sanità Un nuovo approccio

L'INTERVENTO

di MARIAGIUSY GUARENTE E MARCELLO ABBONDANDOLO*



La sanità campana sta attraversando una trasformazione epocale, spinta dall'adozione delle tecnologie digitali e da un nuovo approccio alla gestione della salute pubblica. In una regione storicamente caratterizzata da criticità strutturali e organizzative, il digitale rappresenta una vera e propria opportunità per migliorare i servizi sanitari, ridurre le disuguaglianze e garantire un accesso più equo e tempestivo alle cure.

L'impatto del digitale sulla sanità campana.

Negli ultimi anni, la Campania ha investito in diverse soluzioni innovative per affrontare le sfide del settore sanitario. Tra le principali iniziative figura l'introduzione del Fascicolo Sanitario Elettronico (FSE), una piattaforma che consente ai cittadini di consultare la propria storia clinica in modo semplice e sicuro. Questo strumento non solo agevola i pazienti, ma permette anche ai medici di accedere a dati aggiornati e completi, migliorando così la diagnosi e il trattamento. Un altro pilastro della trasformazione digitale è rappresentato dalla telemedicina, che ha vissuto una rapida espansione durante la pandemia di COVID-19. Oggi, in Campania, sono sempre più diffusi servizi come le visite a distanza, il monitoraggio remoto di pazienti cronici e la gestione delle emergenze tramite piattaforme digitali. Questi strumenti non solo riducono i tempi di attesa, ma consentono di offrire cure anche nelle aree più remote della regione, colmando il divario tra le città e le zone rurali.

Sfide e opportunità.

Nonostante i progressi, l'implementazione della sanità digitale in Campania non è priva di sfide. La carenza di infrastrutture tecnologiche in alcune aree, unita a una formazione insufficiente del personale sanitario, rappresenta un ostacolo significativo. Inoltre, la diffidenza di una parte della popolazione verso l'uso delle tecnologie digitali evidenzia la necessità di campagne di sensibilizzazione e alfabetizzazione digitale. Tuttavia, le opportunità offerte dal digitale sono immense. L'utilizzo di big data e intelligenza artificiale potrebbe rivoluzionare la prevenzione e la diagnosi precoce, permettendo di individuare con maggiore precisione le patologie e personalizzare i trattamenti. Inoltre, il miglioramento dei

più razionale delle risorse.

Il ruolo delle istituzioni e della collaborazione pubblico-privato.

Per sfruttare appieno il potenziale della digitalizzazione, è fondamentale il ruolo delle istituzioni regionali e nazionali. La Regione Campania, attraverso il Piano Strategico per la Digitalizzazione della Sanità, sta promuovendo interventi mirati, tra cui il potenziamento delle reti di connessione, la creazione di piattaforme integrate e la formazione continua del personale. Un altro aspetto cruciale è la collaborazione tra il settore pubblico e quello privato. Aziende tecnologiche, startup e centri di ricerca stanno lavorando insieme al sistema sanitario regionale per sviluppare soluzioni innovative e accessibili. Questa sinergia non solo accelera il processo di digitalizzazione, ma favorisce anche l'emergere di un ecosistema sanitario più dinamico e sostenibile.

Un futuro digitale per la sanità campana.

La digitalizzazione della sanità campana non è solo una questione di innovazione tecnologica, ma un cambio di paradigma che punta a mettere il paziente al centro del sistema. L'obiettivo è quello di creare una sanità più inclusiva, efficiente e resiliente, capace di rispondere alle sfide del futuro. Nonostante le difficoltà, i progressi finora raggiunti dimostrano che la strada intrapresa è quella giusta. Continuare a investire in tecnologie digitali, infrastrutture e formazione sarà essenziale per garantire che tutti i cittadini campani possano beneficiare di una sanità moderna e di qualità. Nell'era digitale, la Campania ha l'opportunità di trasformarsi in un modello virtuoso, dimostrando che anche le regioni con maggiori criticità possono affrontare con successo il cambiamento

* Dirigenti Avvocato Asl Avellino

riproduzione riservata

sistemi di gestione e tracciamento dei pazienti potrebbe ridurre drasticamente gli sprechi e le inefficienze, contribuendo a un uso

[© la Città di Salerno 2024](#)

[Powered by TECNAVIA](#)

Mercoledì, 18.12.2024 Pag. .05

© la Città di Salerno 2024

Pullman in garage a Natale e Capodanno

Stop alle corse nelle “giornate rosse”: il 24 e il 31 dicembre servizio garantito fino alle ore 13 e solo nel capoluogo

FESTIVITÀ & DISSERVIZI

Il refrain è solito, ripetitivo, consueto: anche per le imminenti festività di Natale e Capodanno, infatti, i (tanti) salernitani che utilizzano il servizio pubblico di trasporto su gomma dovranno fare i conti con un servizio che definire “a singhiozzo” forse è poco. BusItalia, infatti, ha diramato la nota con cui ha dettagliato l’offerta nel corso della parte finale del 2024 e dell’inizio del 2025: a partire da lunedì e fino al prossimo 6 gennaio, infatti, saranno sospese le corse scolastiche in concomitanza con la chiusura degli istituti di ogni ordine e grado. Una decisione attesa, questa. Ma non saranno gli unici stop: la società che si occupa del servizio, infatti, ha fatto sapere che nella giornata di Natale e in quella di Capodanno, non circolerà alcun mezzo sulle strade di Salerno e provincia. Pullman fermi, insomma. Ma non andrà meglio alle viglie: il 24 e il 31 dicembre, infatti, sarà espletato unicamente - e in parte visto che è stata prevista una programmazione specifica per le linee 2-6-11-13-14-1520-21-25-28-39 - il servizio urbano a Salerno fino alle ore 13 circa, quando ci saranno le partenze delle ultime corse. Alcune delle linee più utilizzate (come il 10, che collega la città d’Arechi ai centri della Valle dell’Irno, o la linea 8 che da Salerno conduce a Battipaglia attraversando comuni come Pontecagnano Faiano e Bellizzi) non circoleranno neanche nelle giornate in cui il “movimento” - in particolare di giovani - alla volta della city per lo “struscio” che anticipa i consueti cenoni è davvero importante. Per quanto riguarda le giornate di Santo Stefano (26 dicembre) e dell’Epifania (6 gennaio), BusItalia fa sapere che sarà espletato il servizio festivo, ovvero quelle delle corse previste alla domenica.

Allo stesso modo, sarà ridotto anche il servizio di uffici e biglietteria: la sede amministrativa di BusItalia, oltre che nelle giornate “rosse” da calendario, resterà sbarrata anche nei giorni 27, 30 e 31 dicembre. La biglietteria all’interno della stazione ferroviaria di Salerno resterà chiusa a Natale, Santo Stefano e Capodanno mentre nelle giornate delle viglie resterà aperta solo in mattinata; allo stesso modo, ci sarà

lo stop il 25 dicembre e il 1 gennaio per la biglietteria al terminal bus di via Vinciprova che, invece, resterà aperta soltanto in mattinata alle viglie, a Santo Stefano e all’Epifania. Il punto vendita e infopoint di piazza Mazzini, infine, resterà chiuso a Natale e Capodanno mentre effettuerà soltanto orario mattutino alla viglie e apertura regolare nelle giornate del 26 dicembre e del 6 gennaio.

Insomma, nonostante i ripetuti appelli arrivati negli scorsi anni - che avevano portato un primo risultato nelle ultime festività pasquali quando parte del servizio fu garantito - la società BusItalia va avanti per la sua strada, riducendo o addirittura cancellando le corse nelle giornate festive. Con buona pace dei pendolari che saranno “costretti” ad utilizzare altri mezzi. *(al.mo.)*

riproduzione riservata



Un mezzo di BusItalia in servizio in città

La Prefettura premia 33 nuove eccellenze

LE ONORIFICENZE AL MERITO

Ben 33 eccellenze del Salernitano saranno celebrate questa mattina nel Salone dei Marmi del Comune di Salerno. Anche nel 2024, infatti, si ripete la cerimonia della Prefettura guidata dal prefetto **Francesco Esposito** con cui verranno consegnate le onorificenze ai salernitani che, nel corso degli anni e della loro carriera lavorativa, si sono particolarmente distinti per i loro valori. La cerimonia di consegna delle onorificenze “al merito della Repubblica italiana”, concesse dal Presidente della Repubblica, **Sergio Mattarella**, vedrà la partecipazione, oltre che del prefetto Esposito, anche dei sindaci dei comuni di residenza degli insigniti oltre di rappresentanti della magistratura, delle forze dell'ordine e delle istituzioni in un evento che sarà allietato dai professori **Daniele Gibboni**, **Luciano Marchetta** e **Antonio Di Marco** del Liceo musicale “Teresa Confalonieri” di Campagna.

Questo l'elenco degli insigniti delle onorificenze al Merito della Repubblica Italiana della provincia di Salerno:

Aniello Savo di Ascea (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Sergio Fracella** di Battipaglia (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana);

Donato Recchia di Buccino (al comandante del Nucleo operativo e radiomobile della Compagnia dei carabinieri di Battipaglia è andato il titolo di Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana); **Pierangelo Marra** di Capaccio Paestum (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Antonio Iannotta** di Castenuovo Cilento (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Sabato Salvati** di Castel San Giorgio (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Massimo Infranzi** e **Giuseppe Rainone** di Cava de' Tirreni (entrambi Cavalieri al Merito della Repubblica Italiana); **Chiara Blasi** di Ceraso (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana);

Domenico Di Crescenzo di Cetara (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana);

Giovanni Battista Cantisani

di Eboli (Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana);

Attilio Maurano di Fisciano (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Francesco Quarello** di Furore (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Sandro Desiderio** di Giffoni Sei Casali (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Giuseppe Vita** di Giffoni Valle Piana (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Basilio Fimiani** (Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana) e **Gerardo Sabarese** (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana) di Mercato San Severino; **Paolo Attianese** di Nocera Inferiore (Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana); **Mimì Minella** di Roccadaspide (Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana);

Pasquale Attianese di Roccapiemonte (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana);

Gregorio Iuzzolino di San Gregorio Magno (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Rosario Maggio** di Scafati (Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana); **Aldo Marchese** (Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana), **Angelino Di Filippo** e **Salvatore Cerrato** (entrambi Cavalieri al Merito della Repubblica Italiana) di Siano; **Pasquale Annunziata**, **Aniello Apicella**, **Luca Gennaro Cioffi**, **Vincenzo Cuomo**, **Antonio Gallo**, **Luigi Notari**, **Giacomo Rocco**

e **Giovanni Saviello** di Salerno (tutti Cavalieri al Merito della Repubblica Italiana).

riproduzione riservata



Il prefetto Francesco Esposito

Neve, mare, città e crociere: c'è chi non rinuncia ai viaggi ma soltanto dopo Capodanno

I SALERNITANI SCELGONO LE CAPITALI D'ARTE IL CLASSICO TRENINO ED I LUOGHI ESOTICI E TORNA DI GRAN MODA IL TOUR IN MESSICO

LE VACANZE

Nico Casale

Sotto l'albero, un viaggio. Ma, a Natale si sta in famiglia e, quindi, si parte dopo, meglio se tra Capodanno ed Epifania. Mentre Salerno è pronta ad accogliere turisti e visitatori durante le festività, molti salernitani approfittano di questo periodo per concedersi una vacanza. C'è chi preferisce la classica settimana bianca, chi coniuga caldo e relax al mare e chi non vede l'ora di salpare a bordo di una nave da crociera. Ma anche chi andrà a visitare la casa di Babbo Natale in Finlandia. Quando manca una settimana alla Vigilia di Natale, ecco il punto di vista di titolari o direttori salernitani di agenzie di viaggi.

LA FORBICE

«Rispetto al boom che c'è stato nel 2023 in cui le partenze si sono concentrate tra Natale e Capodanno - osserva Maurizio Barbirotti di Barbirotti Viaggi di Salerno - la situazione è piuttosto stazionaria a livello di numeri. C'è una buona affluenza e ci sono prenotazioni sia di weekend per Capodanno sia a gennaio e a febbraio». «Se l'anno scorso abbiamo visto partire più salernitani per i giorni a cavallo di Capodanno - spiega - quest'anno notiamo che si è aperta la forbice: tanto Capodanno, ma anche tante partenze per il fine settimana dell'Epifania e a febbraio per destinazioni a lungo raggio, come Maldive e Caraibi, e a medio raggio, come Egitto e Vienna». «Il numero di salernitani che prenotano una vacanza - rileva Barbirotti - è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno scorso. Qualcuno, intanto, è pronto a partire anche nei giorni di Natale, in particolare per Disneyland a Parigi e per Lisbona, con partenza proprio il 25 dicembre». Per Capodanno, invece, «si scelgono maggiormente mete del Nord Europa, come Olanda, Fiandre e Rovaniemi - aggiunge Barbirotti - e c'è anche chi andrà in Messico per Capodanno per il classico tour archeologico e poi soggiorno a Cancun». Simona Imperato di Gt Viaggi Salerno non trova che «ci sia un vero e proprio trend, almeno tra i miei clienti». Le destinazioni? «Molti vanno al caldo, Thailandia, Caraibi e Maldive. Ci sono anche persone che scelgono di fare delle esperienze, come ad esempio nel Nord Europa a vedere l'aurora boreale, semmai anche per pochi giorni». Anche Imperato anticipa che «qualcuno andrà in Messico, che sta tornando una meta molto gettonata», mentre «tante persone - sottolinea - approfitteranno del volo da Napoli per Strasburgo per raggiungere Colmar, dove hanno girato La bella e la bestia, ed è un posto suggestivo con casette in stile fiabesco». «Un bel viaggio, ma inusuale, è a bordo di un veliero che costeggia, da Panama, tutta la Costa Rica», aggiunge Imperato, ricordando che «un gruppo partirà dall'aeroporto di Salerno con destinazione Budapest».

LE METE

Non ha notato un calo di prenotazioni quest'anno, «anzi» dice Marianna De Cesare, direttore tecnico di De Cesare Viaggi di Salerno, constatando, inoltre, «un aumento di viaggi con mete un po' più lontane e anche capitali europee come Vienna e Parigi». Ma, «in primis - prosegue - settimane bianche al Nord Italia e, in particolare, in Trentino». Tra le destinazioni all'estero, ci sono «Sharm el-Sheikh e tante richieste per Dubai, molte di più rispetto agli anni scorsi». Poi, «qualcuno partirà per una crociera», continua De Cesare, evidenziando che le partenze si concentrano di più «a Capodanno rispetto al Natale, che si preferisce trascorrerlo a casa in famiglia». Della stessa idea è Ludovico Soriente de I viaggi del futuro di Cava de' Tirreni: «La tendenza al Sud Italia è rimanere a casa, quindi trascorrere le festività in famiglia. Anche perché, partendo subito dopo, i prezzi sono molto più bassi. Infatti, abbiamo tante prenotazioni per partenze già dal primo gennaio. E le destinazioni sono varie, dal caldo alle capitali europee e non c'è una destinazione estremamente trainante». «In tanti - analizza Soriente - partiranno per Zanzibar e Sharm el-Sheikh, qualcun altro andrà ai Caraibi. Quindi, destinazioni calde. Riscontra un discreto successo anche la crociera

negli Emirati Arabi con partenza da Dubai». «Rispetto all'anno scorso, notiamo un leggero incremento di persone che hanno prenotato una vacanza durante le festività, ma sempre dopo il Capodanno. Semmai la vacanza è il regalo di Natale, ma si tende a partire subito dopo», conclude Soriente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Analisi sulle acque reflue del sansificio sequestrato pugno duro di Francese

Dopo i sigilli apposti lo scorso 3 dicembre, l'amministrazione annunciò tolleranza zero, le denunce: «Non sono solo miasmi»

Battipaglia

Marco Di Bello

Non si attenua la polemica nei confronti del sansificio battipagliese, né i controlli delle autorità. Dopo il sequestro preventivo eseguito lo scorso 3 dicembre dal Comune per presunte irregolarità, il settore tecnico ha predisposto ulteriori accertamenti sull'impianto già al centro delle polemiche. I controlli, almeno in questo caso, non riguardano le emissioni di fumi nell'aria, già oggetto di rimostranze dei residenti, costretti a subire gli odori molesti emessi dalle ciminiere dell'impianto. Piuttosto, riguardano le acque reflue provenienti dall'impianto stesso, che vengono sversate nella fognatura. «Il 3 dicembre, in seguito a segnalazione di forte esalazione di odori molesti da parte dello stabilimento Sios, su disposizione del settore tecnico - spiegano gli uffici nella determina di affidamento - i funzionari del servizio ambiente dell'ente si recavano congiuntamente ai tecnici della società Nisida Environment srl e agli agenti del comando di polizia locale presso il sito oggetto al fine di verificare lo stato dei luoghi». La Nisida Environment srl, come ricordano gli uffici stessi, è la società a cui il Comune ha affidato, nel novembre dello scorso anno, l'implementazione dell'attività di controllo degli scarichi civili e industriali su suolo e su corpo idrico ricettore di competenza comunale. Un'attività che ha l'obiettivo di combattere sversamenti abusivi e inquinanti. «In tale sopralluogo, si era reso necessario il campionamento per analisi delle acque reflue di scarico dello stabilimento in oggetto recapitanti su suolo e in pubblica fognatura».

I NODI

Il sospetto dei tecnici comunali, evidentemente al di là dei fumi, è che gli scarichi dell'impianto possano contenere inquinanti che si riversano direttamente nelle fognature o, peggio ancora, nei terreni circostanti. Per questo motivo, l'ente si è immediatamente mosso per procedere all'affidamento. In particolare, gli uffici hanno svolto una rapida indagine di mercato selezionando la Analysis srl di Angri. Sarà questa, per la somma di 725 euro, a eseguire i rilievi sui campioni di reflui prelevati e, quindi, a rivelare se questi contengono sostanze inquinanti. Intanto, non accennano a placarsi le rimostranze dei cittadini. Dopo il provvedimento da parte del Comune, infatti, c'è chi ha protestato per essere rimasto inascoltato da tempo. C'è chi, invece, ha espresso soddisfazione per un provvedimento atteso da tempo. Del resto, è stata la stessa prima cittadina, Cecilia Francese, a ribadire l'intolleranza verso l'inquinamento: «L'amministrazione non ha mai consentito e non consentirà mai che alcuna attività possa essere condotta in spregio alle norme poste a tutela della salute pubblica e dell'ambiente», disse la sindaca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sannino: «Serve una Metropolitana salernitana»

A Campagna serrato confronto a più voci sull'Alta Velocità organizzato dalla Filca Cisl

INFRASTRUTTURE

La necessità di individuare la stazione principe dell'Alta Velocità non necessariamente a Salerno ma valutandone anche l'ubicazione a Battipaglia, una vera Metropolitana capace - con più stazioni nelle aree attraversate dalla rete ferrata che dovrà essere realizzata - di permettere ai cittadini di tutto il Salernitano di poter fruire del nuovo servizio ferroviario, il coinvolgimento delle istituzioni, dei cittadini e dei rappresentanti delle attività produttive per concretamente passare con l'infrastruttura dall'opportunità alle ricadute positive per le comunità locali, lo sviluppo di servizi legati oltre che al trasporto dei passeggeri anche delle merci per incentivare sia la produzione che la commercializzazione delle eccellenze prodotte nelle aree che saranno attraversate dall'Alta Velocità.

Insomma la nuova linea Alta Velocità Battipaglia - Romagnano, oggetto del confronto "Verso il futuro, innovazione e sostenibilità" organizzato dalla Filca Cisl di Salerno a Campagna, ha fatto comprendere, ancora una volta, che occorre fare rete tra tutti i soggetti interessati alla maxi opera che si prospetta tra quelle in grado di poter migliorare la qualità della vita e favorire lo sviluppo dell'economia locale come accadde negli anni Sessanta con il via alla realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

"Serve una vera metropolitana capace di dare pari opportunità a tutte le comunità attraversate dalla linea ad Alta Velocità che, così, potrà essere effettivamente raggiungibile da ogni area del territorio. Non si deve solo pensare ad un treno veloce, ma alla possibilità di velocizzare i tempi di miglioramento di chi vive in queste zone", ha sottolineato **Massimo Sannino**,

segretario generale regionale

Filca Cisl Campania.

Significative le parole di **Giuseppe Marchesano**, segretario generale Filca Cisl Salerno, che ha organizzato il confronto a cui hanno preso parte numerose persone in rappresentanza sia delle istituzioni che delle categorie produttive: "Lo sviluppo di cui può beneficiare in futuro il nostro territorio interno deve passare necessariamente da

Fabio Napoli, presidente Ance Salerno, ha rimarcato "la volontà delle imprese edilizie di operare con il territorio per lo sviluppo sia occupazionale che sociale".

Hanno chiesto di essere coinvolti nelle decisioni, e che siano erogate le somme dovute come risarcimento alle persone che per l'Alta Velocità non disporranno più delle loro abitazioni o delle strutture in cui svolgevano attività impiegando personale, i primi cittadini di Campagna, Eboli e Postiglione. Mentre il consigliere regionale

Andrea Volpe ha indicato la strada del confronto continuo al fine di promuovere contestualmente alla realizzazione dell'Alta Velocità progettualità in grado di evitare lo spopolamento delle aree interne e di incrementare l'economia in quelle zone interessate dal passaggio della strada ferrata.

"Accorciare i tempi è utile, ma creare intorno alla rete ferrata nuovo sviluppo è la chiave per una svolta dei nostri territori che come tutti gli altri debbono avere pari opportunità perchè i cittadini pagano le tasse come quelli delle altre Regioni" le parole di **Angelo Casorelli**, segretario generale Filca Cisl Basilicata.

Per volontà del segretario Giuseppe Marchesano, ricordate le vittime sul lavoro ed inaugurata ufficialmente la sede della Filca Cisl a Campagna.

riproduzione riservata



I relatori dell'incontro, al centro il segretario provinciale Marchesano

una programmazione e visione futuristica del territorio sia da parte degli amministratori che degli imprenditori”.

“Bene i lavori per realizzare l’infrastruttura con l’impiego di centinaia di lavoratori, ma serve subito creare le occasioni affinché al termine degli stessi queste persone possano essere impiegate nelle attività dell’indotto dovute all’Alta Velocità piuttosto che restare disoccupate” ha detto **Marilina Cortazzi**, segretario generale Cisl Salerno.

[© la Citta di Salerno 2024](#)
[Powered by TECNAVIA](#)

Maxi impianto a biometano cittadini pronti alle barricate



Ogliastro C.

Ernesto Rocco

Cittadini pronti alle barricate per il maxi impianto a biometano che sorgerà nell'area industriale di Ogliastro Cilento, a pochi passi dal confine con Agropoli, Giungano, Capaccio Paestum e Cicerale. Proprio in quest'ultimo centro ieri sera si sono radunati i componenti del comitato cittadino San Giuseppe - San Felice e tanti cittadini della zona, imprenditori e curiosi. L'impianto è stato già autorizzato dal Comune di Ogliastro Cilento: si svilupperebbe su una superficie di 4mila metri quadri e sarebbe uno dei più grandi del meridione, in grado di smaltire circa 125mila tonnellate di rifiuti all'anno per una spesa di 25 milioni di euro. Nicola Rizzo, promotore del comitato, ha illustrato il progetto mostrando notevoli perplessità. «Abbiamo fatto una panoramica su quello che sarà l'impianto - ha spiegato Rizzo - ci sono perplessità importanti. Gli allevatori non sono stati contattati dall'azienda che realizzerà il progetto. Quello che ci chiediamo è se si può, all'interno di un'area industriale dove esiste già un impianto tre volte più piccolo dell'attuale, consentire un altro impianto di questa portata con una variante urbanistica. La situazione diventerà insostenibile perché quello esistente sommato a quello che si andrà a creare, solo per gli odori che si sprigioneranno nell'area, creerà non pochi problemi. Inoltre bisogna pensare al traffico su strada. La quantità degli autotreni che saranno qui presenti non mancherà di creare problemi. Inoltre crediamo che non saranno solo trattati liquami zootecnici. Non riusciamo a capire perché un impianto del genere». Presenti all'incontro anche i sindaci di Cicerale, Giorgio Ruggiero e di Giungano, Giuseppe Orlotti. Per il comune di Ogliastro Cilento, in rappresentanza del sindaco, ha partecipato all'assemblea Giuliano D'Angelo e gli esponenti della minoranza Michela Cantalupo e Antonio Abate. Intervenuto anche il consigliere regionale della Lega, Aurelio Tommasetti, che ha assicurato attenzione sull'opera e sulle decisioni che prenderà la Regione. Tra i partecipanti il delegato di Legambiente Adriano Guida e Adamo Coppola, segretario di Fdi - Agropoli che ha invitato il primo cittadino ogliastrese, Apolito, a fare un passo indietro. Ad illustrare il progetto il professore Vincenzo Belgiorno, dell'Università di Salerno. Le maggiori perplessità del comitato, delle associazioni ambientaliste e dei residenti, sono legate alle dimensioni dell'impianto. Per questo si punta ad un confronto con le autorità e già si valuta un ricorso al tribunale amministrativo. Nei prossimi giorni verranno organizzate altre iniziative per far conoscere il progetto e i possibili rischi che potrebbe avere sul territorio un impianto del genere e verrà chiesto un confronto pubblico con il primo cittadino di Ogliastro Cilento, Michele Apolito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lavori edili non autorizzati albergatori denunciati

Ravello

Emiliano Amato

Stavano approfittando della chiusura invernale per eseguire lavori di manutenzione straordinaria. I Carabinieri dell'Aliquota operativa della Compagnia di Amalfi hanno scoperto lavori abusivi presso un albergo sul mare. Nel corso di un controllo mirato, gli uomini diretti dal capitano Alessandro Bonsignore, hanno rilevato che all'interno di un vano tecnico di pertinenza della piscina dell'hotel erano stati effettuati lavori di sbancamento della roccia con aumento della volumetria per circa quattro metri lineari. Accertata, inoltre l'apertura di un varco sul fronte mare. Gli interventi sono risultati eseguiti in assenza di autorizzazioni. Si è proceduto, quindi, al sequestro del locale con lavori rimasti sospesi. Denunciati i proprietari: dovranno rispondere di deturpamento ambientale in area sottoposta a stringenti vincoli paesaggistici, riconosciuta come patrimonio Unesco. Non si arresta in Costa d'Amalfi l'attività dei Carabinieri nel contrasto al fenomeno dell'abusivismo edilizio. A Scala, nella zona del centro cittadino, è stato sequestrato un manufatto abusivo di ben 90 metri quadrati. Realizzata in mattoni forati in terracotta e cemento con copertura coibentata, la struttura - ancora allo stato grezzo - era ben occultata da reti nere utilizzate per la copertura dei limoni. Deferito il proprietario che sarà chiamato al ripristino dello stato dei luoghi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Referendum ex zona contesa: «Anti-democratico»

Pagani

Aldo Padovano

Ex zona contesa, il consiglio provinciale esprime parere positivo sulla proposta regionale di un referendum sui nuovi confini. Botta e risposta tra Pagani e Sant'Egidio del Monte Albino mentre il consigliere provinciale Gerardo Palladino lascia la maggioranza a Palazzo Sant'Agostino. Nonostante la sentenza del Consiglio di Stato nell'estate 2023, l'amministrazione sangiliana del sindaco Antonio La Mura, con la supervisione del consigliere regionale FdI Nunzio Carpentieri, è riuscita ad ottenere prima una proposta regionale trasversale, presentata dal dem Franco Picarone, su un referendum per i nuovi confini e poi anche un parere positivo da parte della Provincia di Salerno. La proposta inviterebbe al voto solo i residenti dell'ex zona contesa escludendo la partecipazione degli elettori di Pagani e Sant'Egidio, come invece è previsto dalla Costituzione. «Il gruppo Orizzonte Comune esprime fermo dissenso rispetto all'iniziativa politica regionale e dal Pd in quanto trattasi di un'azione in totale assenza di coinvolgimento del Comune di Pagani - si legge nella nota - in Provincia è andato in scena un atto di servilismo partitico. Seppur tale parere non è in alcun modo vincolante, è evidente che l'azione messa in campo dalla Regione Campania ed, in primis, dal Pd è volta esclusivamente alla tutela di interessi politici ed economici che si sono consolidati negli anni a Sant'Egidio, che ha occupato abusivamente territori paganesi dopando la percezione dei cittadini sulla vicenda». Posizione a cui ha fatto eco il gruppo di opposizione composto da Anna Rosa Sessa e Santino Ruggiero, i quali hanno sottolineato la posizione contraria di Italia Viva in regione oltre alla volontà politica di aggirare la sentenza del Consiglio di Stato su «due secoli di abusi e occupazione dei territori paganesi». Il parere positivo espresso lo scorso 13 dicembre dalla Provincia ha portato alla rinuncia delle deleghe ai lavori pubblici e all'abbandono dei banchi della maggioranza da parte del consigliere provinciale Gerardo Palladino, presidente del consiglio comunale paganese. «Non posso e non voglio condividere un percorso politico con chi sostiene una proposta di legge regionale che non rispetta una sentenza del Consiglio di Stato e che ritengo sbagliata in quanto iniqua e anti democratica ringraziando i consiglieri provinciali di Italia Viva, Psi e FdI, partito di Carpentieri, per il voto contrario. «Nessuno sta tentando di aggirare la sentenza - replica il sindaco La Mura - nel rispetto della legge, tenderemo ogni strada possibile per risolvere la vicenda della ex zona contesa a vantaggio di Sant'Egidio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il boom delle esportazioni guidato dall'innovazione

La presenza di centri di ricerca e universitari insieme agli stabilimenti fa la differenza nel successo e la forza dei prodotti sui mercati esteri

LO SCENARIO

Gianni Molinari

In cinque anni le esportazioni della provincia di Napoli sono quasi triplicate: da 5,9 miliardi di euro del 2018 a 14,4 del 2023. Se poi si usano anche i dati dei primi nove mesi del 2024 (raffrontandoli con i primi nove mesi del 2018) si nota quanto la crescita sia stata ampia: l'asticella schizza in alto al 140%! Come possono crescere così tanto le esportazioni in un lasso di tempo tutto sommato nemmeno tanto ampio? La risposta è l'innovazione: il salto è sostanzialmente determinato dall'irrompere sulla scena di un farmaco di Novartis per lo scompenso cardiaco prodotto nello stabilimento di Torre Annunziata e, attraverso un centro di distribuzione della casa farmaceutica in Svizzera, distribuito, in particolare, in Cina, Giappone e Corea. Un farmaco "innovativo" che aiuta ad affrontare un problema di salute è frutto di ricerca e di investimenti sulla ricerca. Sia sulla ricerca fatta nelle aziende, in questo caso Novartis, sia sulla ricerca di base fatta nelle università e nelle altre istituzioni pubbliche. Non è quindi un caso che dove c'è stato il boom di esportazioni di farmaci il Global Ranking of Academic Subjects 2024, nota come Shanghai Ranking, collochi al terzo posto della classifica mondiale delle facoltà di Farmacia e Scienze farmaceutiche quella della "Federico II": a precederla troviamo la Harvard University e il Peking Union Medical College. Per trovare un'altra italiana, dobbiamo scorrere la classifica fino al trentesimo posto dove troviamo l'Università di Milano.

L'AEROSPAZIO

Le «cose», quindi, stanno insieme. Come pure per quanto riguarda il settore aerospaziale dove le «eccellenze» si influenzano a vicenda: se è vero che il settore (primo per valore tra il 2013 e il 2015 nell'export campano) non è oggi al primo posto perché sono cambiate le dinamiche industriali interne (la distribuzione dei lavori tra le principali aziende, per esempio, comporta che anche prodotti esportati, prevede che in Campania si realizzino fasi intermedie), non è, invece, cambiata la «dose» di ricerca prodotta in Campania sia in ambito universitario (il dipartimento di studi industriali con il corso di ingegneria aerospaziale è ritenuto un'eccellenza a livello mondiale), sia nelle strutture come il Cira (che in questi giorni ha celebrato i suoi 40 anni di attività). L'innovazione, non di processo, ma di prodotto, sta permettendo una nuova, promettente vita alle conserve: l'arricchimento del portafoglio prodotti con i pomodorini gialli, i ciliegini, i datterini ha spostato un prodotto prima sostanzialmente povero su fasce di prezzo più alte e più remunerative sull'intera filiera. Inoltre, e non era scontato, le aziende hanno affrontato con successo la questione della Brexit e delle barriere tariffarie e non tariffarie (come i ritardi alle dogane). Insieme alla ricerca, l'altro fattore che ha permesso crescita migliori anche a settori tradizionali è l'intuizione di aprire subito a nuovi mercati portando prodotti vicini a quelle sensibilità senza tradirne le caratteristiche tipiche. In questo si inserisce il progetto sollecitato ai produttori di mozzarella di bufala dai distributori in Arabia Saudita di aprire un hub per la distribuzione dell'«oro bianco» per l'intero continente asiatico che naturalmente comporterà un sensibile aumento delle esportazioni.

LA CLASSIFICA

È tutto questo che ha permesso alla provincia di Napoli a fine settembre scorso di superare nella classifica delle province esportatrici Padova, Reggio Emilia e Roma e avvicinarsi a un soffio da Monza e Brianza. Dal sedicesimo al tredicesimo posto anche infrangendo la barriera dei dieci miliardi di export. Se si conosce la struttura (e la storia) industriale di Padova, Reggio e Emilia e Monza e Brianza si può comprendere il grande valore di questo risultato. Tenendo anche presente che queste tre province, rispetto a Napoli, hanno una localizzazione più prossima ai mercati europei (che sono quelli principali per l'Italia) e, quindi, hanno un vantaggio competitivo ampio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Mercoledì 18 Dicembre 2024

Stellantis: a Pomigliano due city-car Sindacati soddisfatti: direzione giusta

A Roma l'azienda conferma investimenti per Panda e «Pandina» nello stabilimento campano

Arrivano buone notizie per il Giambattista Vico di Pomigliano d'Arco dal tavolo tanto atteso su Stellantis del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Le ha fornite Jean-Philippe Imparato, capo Europa del gruppo automobilistico italo-francese. A Pomigliano, dal 2028, sarà installata da Stellantis la nuova piattaforma (Stla-Small), sulla quale è prevista la produzione di 2 nuovi modelli compatti. Nello stabilimento campano verrà rafforzato il presidio per la produzione delle vetture mass market con l'estensione della produzione della Panda (detta anche Pandina) fino al 2030, seguita dall'introduzione della nuova generazione dello stesso modello. Insomma, minimo saranno due le auto «compatte» prodotte nel sito industriale campano. «Pomigliano – ha spiegato al Mimit, Imparato – ha dimostrato con la Panda e poi la Pandina di essere competitiva sia nei costi che nella qualità. Per cui abbiamo deciso di puntare su questo stabilimento per la produzione delle compatte».

Soddisfatti ma con molta cautela i sindacati di categoria che pongono soprattutto la questione degli ammortizzatori sociali e di come si arriverà al 2028 con l'attuale forza lavoro nello stabilimento. «Riteniamo che l'annuncio di Stellantis – sottolinea Biagio Trapani, segretario generale della Fim di Napoli - sia una tappa importante e di rilevanza strategica per il futuro del sito produttivo di Pomigliano d'Arco. Permangono le difficoltà di saturazione dell'impianto napoletano in attesa dell'attivazione delle nuove piattaforme; pertanto, riteniamo indispensabile l'individuazione di adeguati strumenti a salvaguardia dei livelli occupazionali». C'è anche una questione legata agli investimenti messi in campo. «Nell'incontro al Mimit i toni sembrano essere stati più positivi – commenta Crescenzo Auriemma, segretario generale della Uilm Campania - adesso bisogna però capire quando partiranno gli investimenti per rendere lo stabilimento di Pomigliano competitivo rispetto ad altri siti europei». Dello stesso avviso anche la Fismic: «Siamo cautamente soddisfatti – dice infatti il segretario generale della Fismic di Napoli e componente nazionale del sindacato, Giuseppe Raso - guarderemo soprattutto i fatti che seguiranno a queste dichiarazioni, anche se davanti a noi avremo ancora qualche anno di parziale sofferenza perché andremo avanti soltanto con la Pandina e il Tonale».

Dunque, sull'automotive anche in Campania si riparte. «È stato - dichiarano Michele De Palma, e Samuele Lodi, segretario generale e segretario nazionale Fiom - un primo confronto di ripartenza ma la mobilitazione continuerà verso il governo e l'Unione europea, che dovrà prevedere un pacchetto straordinario di risorse per garantire i livelli occupazionali, la produzione e la rigenerazione dell'occupazione». Soddisfatte per l'annuncio su Pomigliano anche le istituzioni.

Il governatore della Campania Vincenzo De Luca presente al Mimit ieri ha espresso ai dirigenti di Stellantis «un apprezzamento e un avvertimento». «Un apprezzamento per gli impegni assunti, per la garanzia offerta per i lavoratori di Stellantis in Italia e in Campania, per l'avvio di un percorso di tutela delle migliaia di lavoratori dell'indotto, ai quali saranno rivolti incontri specifici, stabilimento per stabilimento». Ha lanciato poi un avvertimento «perché questo Piano Italia comunicato da Stellantis presuppone l'impegno dell'Europa e del governo nazionale per potersi concretizzare».

La ritiene una svolta positiva per il territorio il sindaco di Pomigliano d'Arco Raffaele Russo: «L'annuncio di Stellantis è un segnale chiaro: il Giambattista Vico continua a essere un punto di riferimento nel panorama industriale europeo. Questa decisione non è solo un'opportunità di rilancio per l'industria locale, ma anche un'importante garanzia per i lavoratori e per l'indotto che ruota attorno al sito produttivo».

Per Felice Iossa, della direzione nazionale del Psi e responsabile Mezzogiorno dello stesso partito «è un segnale importante per il futuro industriale del Mezzogiorno ed un passo fondamentale per la valorizzazione della storica tradizione automobilistica campana», ma avverte «continueremo a monitorare con attenzione l'evoluzione del piano industriale affinché si traducano in realtà concreta le prospettive occupazionali e di

sviluppo». Infine, Valeria Ciarambino, vicepresidente del Consiglio Regionale campano avverte che «è finita la fiducia a tempo illimitato, non c'è più né la voglia né la pazienza, la politica tutta sia in prima linea nella difesa dei nostri siti industriali e vigili sugli impegni assunti da Stellantis».

Paolo Picone

LA CRISI DELL'INDUSTRIA

Il piano del gruppo per l'Italia: nel 2025 due miliardi di euro di investimenti nelle fabbriche, modelli ibridi ed elettrici

A Pomigliano le nuove city car Mirafiori sarà la casa della 500

LE STRATEGIE

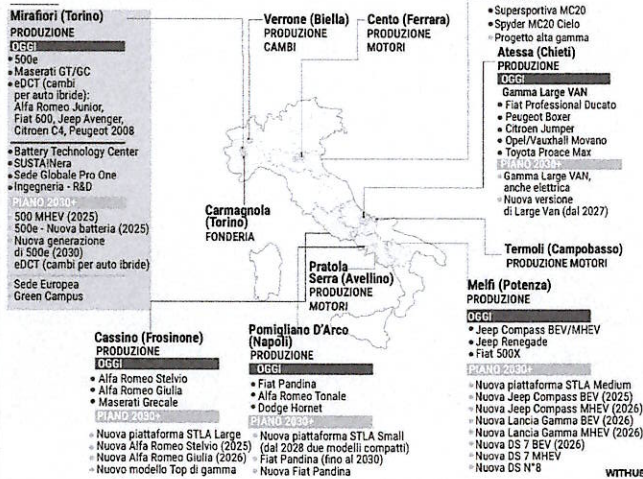
CLAUDIA LUISE

Il piano di Stellantis per «ogni stabilimento» italiano parte dalla base di «due miliardi di investimenti nel 2025 e 6 miliardi di acquisizioni dai fornitori locali». Una solidità che Jean Philippe Imparato, responsabile europeo del gruppo automobilistico, racconta scendendo nel dettaglio delle scelte fatte per dare un futuro sia a tutti gli impianti produttivi del gruppo sia, nel complesso, al settore automotive del nostro Paese. Tra le novità la nuova 500, la nuova Pandina, nuovi modelli ibridi ed elettrici. E a Pomigliano nel 2028 arriverà la Stella Small, la piattaforma per veicoli compatti. «È un piano solido, ora dobbiamo realizzarlo» dice il top manager francese innamorato dell'Italia e abituato a rispondere con un temperamento più sanguigno e diretto rispetto all'ex amministratore delegato, Carlos Tavares: «Odio le promesse non mantenute e non voglio essere smentito dai fatti. Quindi ci metto la faccia» assicura. Poi guarda al percorso fatto. «Strutturalmente il piano c'era, dovevamo dare una dinamica un po' diversa». Ora «ogni stabilimento ha un piano di produzione di modelli che coprono i prossimi anni e arrivano al 2032». Un progetto che «non prevede aiuti pubblici: tutti gli investimenti sono finanziati con risorse proprie» anche perché, come tiene a far notare Imparato, «Stellantis è il gruppo industriale che ha investito di più in Italia: 10 miliardi nel 2021-2025, che salgono a 40 miliardi considerati anche gli acquisti da fornitori operanti nel Paese».

Nel dettaglio, a Pomigliano dal 2028 sarà installata la nuova piattaforma (Stella-Small), sulla quale è prevista la produzione di due nuovi modelli compatti. Verrà rafforzato il presidio per la produzione delle vetture mass market con l'estensione della produzione della Panda (detta Pandina) fino al 2030, seguita dall'introduzione della nuova generazione dello stesso modello. A Mirafiori sarà basata la produzione della 500 ibrida e della nuova generazione della 500 Bev elettrica, in aggiunta alla prosecuzione dell'attività dei cambi eDCT. Torino sarà, dal primo gennaio 2025, la sede della Regione Europa di Stellantis e il quartier generale della divisione Veicoli Commerciali del gruppo. Sarà inoltre la sede di SUSTAINera, centro di sperimentazione e di ciclo del gruppo e consoliderà il Battery Technology Center, attuale sede dell'unico centro al mondo del gruppo per i test e lo sviluppo delle batterie.

A Cassino verrà introdotta la piattaforma Sda-Large (oltre allo sviluppo in anteprima mon-

GLI STABILIMENTI



diale delle architetture elettroniche Sda-Brain e Sda-Smart Cockpit), su cui saranno prodotti tre nuovi modelli. Dal 2025, infatti, sarà prodotta la nuova Alfa Romeo Stelvio, dal 2026 la nuova Alfa Romeo Giulia, e a seguire - una nuova vettura top di gamma. Sempre nel Lazio è in valutazione la produzione di Alfa Romeo Stelvio e Giulia nelle versioni ibride, oltre che elet-

triche. Melfi beneficerà del lancio di 7 nuovi modelli: dal 2025 sarà prodotta la nuova Ds n. 8, la nuova Jeep Compass, la nuova Lancia Gamma e la nuova Ds7, tutte elettriche. Di questi, tre modelli - Jeep, Gamma e Ds7 - saranno anche ibridi, il che triplica la previsione dei volumi prodotti. Questi modelli saranno realizzati sulla piattaforma Sda-Medium. Ad Atessa

oltre all'introduzione di Stellantis CustomFit, il programma di conversione e personalizzazione e, da fine 2024, della produzione di veicoli elettrici, dal 2027 sarà avviata la produzione di una nuova versione di Large Van. Modena diverrà il polo dell'alta gamma, coinvolgendo in tale missione l'ecosistema produttivo della Motor Valley. A Termoli, infine, Stellantis ha

ribadito il suo impegno nel sostegno finanziario della joint venture Acc e che comunicherà il suo piano nel 2025 e che resta aperta a studiare la realizzazione della gigafactory. Il «cambio di passo» come hanno commentato anche i sindacati, passa pure da un rapporto più stretto con i fornitori: il gruppo ha identificato una figura «altamente qualificata» che sarà dedicata specificamente alla relazione coi componentisti italiani.

Un progetto ambizioso che però dovrà attraversare altri momenti complessi. La produzione «nel 2025 sarà più o meno come nel 2024, quindi sofferenza, nel 2026 vedo un aumento del 50%» afferma Imparato. A chi gli chiede se l'obiettivo resta sempre la produzione di un milione di veicoli, il manager replica: «ci vogliono tre condizioni: prodotto, motori, mercati. Oggi ho la risposta sul prodotto e motori. Abbiamo pianificato una copertura del mercato europeo dell'80%, devo sviluppare il piano e poi vedere il riscontro del mercato». Un'ultima risposta arriva a smentire le voci di una fusione di Stellantis con Renault. «Non succederà».

LA MOBILITAZIONE DI TUTTE LE SIGLE È PREVISTA PER IL 5 FEBBRAIO

I sindacati protestano uniti a Bruxelles “Ora la Commissione ci deve ascoltare”

ROMA

Il 5 febbraio il sindacato europeo che aderiscono ad IndustriAll Europa manifatturieri a Bruxelles per sollecitare l'Unione europea a mettere in campo un fondo europeo a sostegno del settore auto colpito da una crisi senza precedenti. In ballo, a causa della transizione all'elettrico e della caduta verticale delle vendite, ci sono infatti centinaia di migliaia di posti di lavoro, in un settore che rappresenta la spina dorsale della nostra manifattura.

L'annuncio è stato dato ieri dal segretario della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, che si è detto d'accordo «con il governo rispetto alla battaglia sulle multe Ue sulla Co2 e che se non si interverrà per fine mese si rischia il collasso dell'intero settore a livello europeo». Per il segretario della Fiom Michele De Palma «l'Unione europea dovrà intervenire per far uscire il comparto auto dalla crisi prevedendo un pacchetto straordinario di risorse per garanti-



Lo sciopero in Germania

re i livelli occupazionali, la produzione e la rigenerazione dell'occupazione».

L'iniziativa dei sindacati europei arriva dopo che il governo italiano ha fatto da rompi-giacca presentando agli altri Paesi un documento in cui chiede di sospendere le sanzioni a carico dei produttori e di anticipare al 2025 la verifica sull'attuazione del Green deal, un «non paper» che ha già raccolto l'appoggio di 15 paesi ed i cui punti essenziali sono stati poi ripresi dalle Confindustrie di Italia, Francia e Germania in un loro

documento congiunto. Da ultimo anche il Ppe, ovvero il gruppo che esprime la presidente della Commissione Ue Ursula Von der Leyen, avrebbe adottato una posizione più critica sul Green deal.

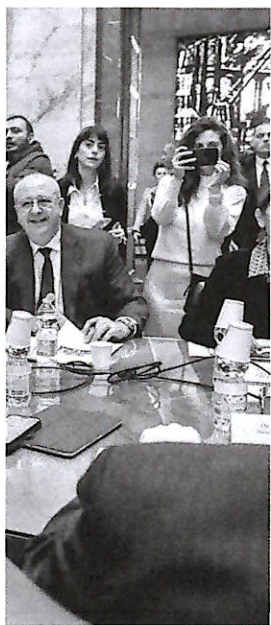
Quanto all'incontro di ieri al Mimit, Uliano ha accolto «positivamente» l'annuncio dei nuovi investimenti destinati da Stellantis agli stabilimenti italiani («finalmente un cambio»), segnalando però anche «le criticità relative alla gigafactory ed alla Maserati». La Fiom, invece, vuole vedere tradotti in pratica tutti gli impegni annunciati ieri e per questo motivo ha confermato lo stato di mobilitazione, lo stesso ha fatto il segretario generale della Uilim, Rocco Palombella, secondo cui l'arrivo dei nuovi modelli è previsto con tempi troppo lunghi. Come vogliamo gestire il prossimo anno che sarà complicato come il 2024? Con cassa integrazione e contratti di solidarietà? Noi non lo sentiremo». P.BAR.



TRADUZIONI

Il ministro Valditara ha querelato lo scrittore Lagioia, ma ora bisogna tradurre la querela in italiano.

jena@lastampa.it



IMMAGINECONOMICA

sidenti delle Regioni interessate, presenti a loro volta al tavolo di ieri, e anche dai sindacati. La partita non è però ancora finita», lo ammette lo stesso Urso, intenzionato ora a proseguire la battaglia per cambiare «le folle regole sulla decarbonizzazione» decise dalla precedente commissione. «Vanno cambiate da subito, perché tra 15 giorni scatta la tagliatura delle multe a carico dei produttori. Per noi è la madre di tutte le battaglie e già alla prossima riunione del Consiglio europeo Giorgio Meloni sollevare la questione: l'obiettivo è cambiare con pragmatismo la politica industriale europea».

© FOTOGRAFIA/REUTERS

valuterà come intervenire». Cosa può fare l'Anfia?

«Dobbiamo assumerci le nostre responsabilità, essere competitivi per fare innovazione e rendere i modelli più desiderabili».

Intanto si fa sempre più imminente la scadenza dell'Ue per le sanzioni legate agli obiettivi non raggiunti nell'elettrico.

«La premessa è che una battaglia per l'automotive italiano si può fare se continua a esserci il comparto europeo. Dobbiamo prendere misure immediate, nei prossimi 15 giorni, per difenderlo perché dal 2025 scattano le multe e a oggi c'è una distanza notevole tra prestazioni richieste e quanto consumativo. In media siamo al 12% di vendite dell'elettrico mentre si dovrebbe arrivare al 21%. Sono molte pesanti, sarebbe folle non produrre e non vendere motori endotermici perché altrimenti si devono pagare sanzioni più alte. È una follia, un manicheismo che danneggia l'Europa. In questi giorni abbiamo notato una maggiore apertura ma non c'è ancora una volontà condivisa di cambiare la situazione».

A quanto ammontano i verbali?

«La stima fatta da Acea nel 2024 è di 13-17 miliardi di euro per tutti i costruttori europei». CLA. LUI.

© FOTOGRAFIA/REUTERS

Gli stabilimenti Stellantis in Italia

1 VERRONE (BI)

PRODUZIONE CAMBI

2 MIRAFIORI (TORINO)

OGGI

500e

Maserati GT/GC

eDCT (cambi per auto ibride):

Alfa Romeo Junior,

Fiat 600, Jeep Avenger,

Citroen C4, Peugeot 2008

Battery Technology Center

SUSTAINera

Sede Globale Pro One

Ingegneria - R&D

PIANO 2030+

500 MHEV (2025)

500e - Nuova batteria (2025)

Nuova generazione

di 500e (2030)

eDCT (cambi per auto ibride)

Sede Europea

Green Campus

3 CARMAGNOLA (TO)

FONDERIA



4 MODENA (MO)

PRODUZIONE

Supersportiva MC20

Spyder MC20 Cielo

Progetto alta gamma

5 CENTO (FE)

PRODUZIONE MOTORI

6 CASSINO (FR)

PRODUZIONE

Alfa Romeo Stelvio

Alfa Romeo Giulia

Maserati Grecale

PIANO 2030+

Nuova piattaforma STLA Large

Nuova Alfa Romeo Stelvio (2025)

Nuova Alfa Romeo Giulia (2026)

Nuovo modello Top di gamma

7 PRATOLA SERRA (AV)

PRODUZIONE MOTORI

8 TERMOLI (CB)

PRODUZIONE MOTORI

9 POMIGLIANO D'ARCO (NA)

PRODUZIONE

OGGI

Fiat Pandina

Alfa Romeo Tonale

Dodge Hornet

PIANO 2030+

Nuova piattaforma STLA Small

(dal 2028 due modelli compatti)

Fiat Pandina (fino al 2030)

Nuova Fiat Pandina

10 ATESSA (CH)

PRODUZIONE

OGGI

Gamma Large VAN

Fiat Professional Ducato

Peugeot Boxer

Citroen Jumper

Opel/Vauxhall Movano

Toyota Proace Max

PIANO 2030+

Gamma Large VAN, anche elettrica

Nuova versione di Large Van

(dal 2027)

11 MELFI (PZ)

PRODUZIONE

OGGI

Jeep Compass BEV/MHEV

Jeep Renegade

Fiat 500X

PIANO 2030+

Nuova piattaforma STLA Medium

Nuova Jeep Compass BEV (2025)

Nuova Jeep Compass MHEV (2026)

Nuova Lancia Gamma BEV (2026)

Nuova Lancia Gamma MHEV (2026)

Nuova DS 7 BEV (2026)

Nuova DS 7 MHEV

Nuova DS N°8

Gli investimenti

Da Mirafiori a Pomigliano le citycar e i modelli ibridi per rilanciare le fabbriche



Il tavolo

La trattativa tra i rappresentanti di Stellantis e del governo per discutere del piano automotive per il Paese

poi sono i territori ad esplodere, basta vedere cosa sta succedendo in Germania. Anche l'Europa si sta giocando il suo futuro: se non ridiscute gli obiettivi rischia di delegittimare se stessa».

Stellantis potrà pure produrre di più, ma resta il problema di base: qualcuno comprerà quelle auto?

«Di certo se ne compreranno meno, i giovani hanno un rapporto diverso con l'auto. Ma se pensiamo che un mercato ci sarà, possiamo rassegnarci al fatto che l'Europa sia solo un'area di consumo per beni prodotti altrove?».

A proposito, le case cinesi vanno tagliate fuori con i dazi o spinte a investire e produrre qui?

«Il dazio è una risposta vecchia, può proteggere per un certo periodo delle industrie nascenti, non difendere un'industria che esiste da tempo e ha perso competitività. Dialogare con i cinesi è fondamentale».

ROMA - Due pilastri: prodotti e investimenti. I nuovi modelli non mancheranno, come i due che arriveranno a Pomigliano d'Arco dal 2028 sulla nuova piattaforma Small dedicata alle citycar. Si vanno ad aggiungere alla Pandina che, quando terminerà nel 2030, avrà una sua evoluzione in una nuova versione. C'è un'Alfa in più a Cassino: si aggiunge alla nuova Stelvio, dal 2025, e alla nuova Giulia, dal 2026. Entrambe elettriche avranno, probabilmente, due gemelle ibride. La nuova generazione elettrica della 500, invece, sarà a Mirafiori, da dove a novembre inizierà ad uscire la piccola di casa Fiat ibrida. La moltiplicazione delle versioni ibride è un asse di sviluppo a partire da Melfi, dove i volumi triplicheranno. Sette i nuovi modelli: dal 2025 sarà prodotta la nuova DS8, la nuova Jeep Compass, la nuova Lancia Gamma e la nuova DS7, tutte elettriche. Jeep, Gamma e DS7 saranno anche con motore ibrido. Fondamentale anche il sito di Atezza, dove si producono i furgoni: dal 2027 sarà avviata la produzione dei *large van* con i diversi marchi del gruppo.

Poi ci sono i soldi, l'altro pilastro portante. Oltre 2 miliardi di investimenti sulle fabbriche e 6 miliardi di acquisti garantiti per la filiera italiana. Questo solo per il 2025. Fondi, senza l'aiuto pubblico, che servono a mettere in moto il piano Italia.

Il 2025 sarà ancora un anno nero per l'industria dell'automobile. Jean-Philippe Imparato, il capo Europa di Stellantis, non lo nasconde. Anzi. «Sarà duro, tosto, ma tutti gli stabilimenti rimarranno attivi», rimarca durante la riunione di ieri pomeriggio guardando il ministro Urso negli occhi e i sindacati. E la produzione rimarrà uguale a quella del 2024, intorno al mezzo milione di veicoli. Gli investimenti del 2025 serviranno a dare lo slancio. «Dal 2026

Due miliardi stanziati nel 2025 sulla produzione, senza aiuti pubblici. Garantiti 6 miliardi di forniture all'indotto italiano

si risale, vedo un 50% in più», sottolinea Imparato. La prospettiva è di arrivare a 1 milione di veicoli al 2030. Per farlo servono tre condizioni: prodotto, motori e mercato. Oggi abbiamo la risposta su prodotto e motori, vedremo se il mercato risponde». Il primo segnale? La 500 ibrida a Torino a novembre. «Saranno 100 mila vetture in più per Mirafiori», dice il capo Europa.

Si registra anche un cambiamento di clima anche nella scelta di Stellantis di aderire alla Fondazione Al 4 Industry di Torino e alla Fondazione Chips.it di Pavia. Un modo per «valorizzare l'ecosistema produttivo, i centri di eccellenza, la ricerca e l'innovazione, in particolare per quanto riguarda le tecnologie green, il digitale e l'IA». Il piano prevede anche una figura dedicata solo alle imprese della filiera auto italiana e ai fornitori.

Torino non sarà solo il polo produttivo della 500 ibrida ed elettrica fino a 2032-2033. È prevista una crescita della produzione dei cambi elettrificati, quelli montati in tutta Europa su Alfa Romeo Junior, Fiat 600, Jeep Avenger, Citroen C4, Peugeot 2008. Si arriverà a 600 mila pezzi, ma il costruttore nato nel 2021

punta al traguardo dei 900 mila. Da gennaio si trasferirà il quartier generale del mercato Europa, così come si è trasferita la sede della divisione dei veicoli commerciali. E poi Imparato ha dato i numeri dell'Hub di Economia circolare. «Sono in espansione e in aumento i ricavi da riciclo. Nel giro di un anno 10 mila motori, 10 mila cambi e 1.000 batterie rigenerate, 5.000 veicoli ricondizionati e 1,8 milioni di componenti lavorati», dice Imparato. E poi c'è il Battery Technology Center: centro che aumenta la capacità di Stellantis di progettare, sviluppare e testare pacchi batteria, moduli, celle ad alta tensione e software che andranno ad alimentare i futuri veicoli. Il centro è tra i più grandi dell'industria automobilistica europea. In via di sviluppo il progetto Green Campus, il nuovo polo direzionale. Iniziativa che punta a rafforzare le funzioni centrali di Stellantis, come progettazione e tech, attraverso piani innovativi e sostenibili. Il sito raggrupperà i dipendenti di diversi centri direzionali.

Rimangono alcune incognite. La prima riguarda il futuro della gigafactory di Termoli, che dovrebbe sostituire in futuro le Meccaniche, realizzata da Acc, la joint venture con Mercedes e Total Erg. Stellantis si impegna a sostenere la società, la scelta sull'impianto sarà presa nei primi mesi del 2025. E poi i sindacati si aspettano chiarimenti sul futuro della Maserati di Modena. «Non si entra nei dettagli», dicono le diverse sigle. L'idea è quella di creare un polo dell'altra gamma, trasformando il marchio del Tridente in uno dei perni del sistema Motor Valley. Imparato è chiaro: «Su Maserati bisogna fare un piano ad hoc, per farlo però c'è bisogno di qualche mese».

— d.lon.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stop ai revisori del Mef, 1,3 miliardi al Ponte, tagli a fondo investimenti

Legge di bilancio. Nelle ultime riformulazioni niente aumenti ai ministri non parlamentari ma solo rimborsi viaggi. Più risorse a ferrovie, 1 miliardo alla Tav

Marco Mobili Gianni Trovati



Un'altra giornata scandita da lunghe attese ha preceduto in commissione Bilancio l'arrivo dell'ultima tornata di riformulazioni governative agli emendamenti dei relatori alla manovra, ricche di novità per una serie di regole chiave e per la distribuzione pluriennale dei fondi per gli investimenti. Buona ultima, si è affacciata alla Sala del Mappamondo la versione finale della regola sui controllori del Mef nelle aziende e negli enti destinatari di contributi pubblici. Contestatissima soprattutto da Forza Italia, che fino all'ultimo ne ha chiesto lo stralcio, la formula definitiva attenua molto la portata dei nuovi controlli. Si cancella del tutto la previsione che revisori del Mef finiscano nei collegi sindacali o di controllo di chi riceve contributi pubblici, e ci si limita a chiedere agli organi di controllo già esistenti, quando il contributo è superiore a 100mila euro, di «accertare che l'utilizzo dei contributi sia avvenuto nel rispetto delle finalità per i quali i medesimi sono stati concessi». Questa verifica deve sfociare in una relazione annuale da inviare al Mef. La questione, in ogni caso, è stata al centro delle trattative nella maggioranza fino all'ultimo minuto, testimoniate dalla presenza di una "versione beta" della norma che alzava da 100mila a un milione di euro la soglia per attivare i controlli, e ne demandava a un successivo decreto le principali modalità di attuazione.

Ha impiegato parecchio tempo a trovare pace anche il testo sull'aumento delle buste paga dei ministri e sottosegretari non parlamentari, accoppiato nello stesso emendamento alla norma "anti-Renzi" che frena gli incarichi extra-Ue di componenti del Governo, deputati, senatori e presidenti di Regione. Sul primo fronte, tramontata l'idea di allineare le buste paga a quelle dei ministri titolari di un seggio, i componenti del Governo senza scranno parlamentare trovano solo un rimborso delle

spese di viaggio fra casa e il ministero (le trasferte per ragioni d'ufficio sono invece già rimborsate). La barriera agli incarichi esterni invece si fa più solida, bloccando anche le consulenze intermedie da persone fisiche o società residenti nella Ue. In pratica, scompare la possibilità di aggiramento tramite attribuzione dell'incarico a una società italiana che poi si sarebbe avvalsa dell'opera del diretto interessato. Gli incarichi, previa autorizzazione dell'organismo di appartenenza, saranno possibili per compensi solo fino a 100mila euro, ma non per i componenti del Governo. Il testo finale esclude dallo stop i parlamentari eletti all'estero: ma colpisce figure come i senatori a vita, per esempio Renzo Piano o Elisa Cattaneo, che saranno colpiti negli incarichi in giro per il mondo (Usa e Regno Unito compresi).

L'ultima girandola delle novità, che ha preceduto la corsa finale ai voti chiusa in commissione Bilancio nella tarda serata di ieri prima dell'arrivo in Aula previsto per oggi pomeriggio quando sarà posta la fiducia, modifica anche la distribuzione dei fondi pluriennali per gli investimenti. Cambia il quadro finanziario del Ponte sullo Stretto di Messina, che vede salire il conto poco sopra i 12 miliardi e riceverà 3,882 miliardi dal Fondo di sviluppo e coesione, invece dei 2,318 miliardi previsti fin qui, alleggerendo il peso a carico del bilancio statale. Cresce da 3 a 3,2 miliardi anche il finanziamento della Sibari-Catanzaro, per 1,12 miliardi pescati ancora una volta dall'Fsc, altri 1,096 miliardi finiscono a Ferrovie per il fabbisogno finanziario delle opere Pnrr e 1,334 miliardi irrobustiscono il contratto di programma di Rfi. Un miliardo in più va alla Tav Torino-Lione. Altri 708 milioni vanno al piano nazionale per le infrastrutture idriche. A fare le spese di tutto questo è il fondone pluriennale per gli investimenti pubblici previsto dalla manovra, che scende da 24 a 18,486 miliardi.

Cambiano anche le proroghe delle concessioni per la distribuzione dell'energia elettrica. I concessionari potranno presentare i Piani economico finanziari che, una volta approvati, determineranno la rimodulazione della durata delle concessioni, che non potrà allungarsi per oltre 20 anni. La fissazione degli oneri a carico dei concessionari è affidata a un decreto e le maggiori entrate saranno destinate prioritariamente al taglio delle bollette domestiche e delle imprese. Infine viene prorogato al 2025 il fondo contro il caro materiali nell'edilizia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CRISI DELL'INDUSTRIA

IL PUNTO

ALESSANDRO BARBERA

La svolta nelle relazioni L'esecutivo ora preme sulla Ue

Più che gli aiuti pubblici, il primo tampo-
ne alla crisi dell'auto
passa da Bruxelles. Fin qui
si è molto discusso della
scadenza tassativa del
2035 per lo stop alle auto a
combustione, ma le norme
che creano maggiori pro-
blemi al settore hanno sca-
denze molto più ravvici-
nate. Il primo gennaio entra
in vigore il regolamento eu-
ropeo che impone multe in
caso di superamento di un
certo livello di emissioni di
anidride carbonica. Per dir-
la in estrema sintesi, molte
case hanno già ridotto le
produzioni per evitare di
incappare in sanzioni che-
secondo le stime dell'asso-
ciazione europea Acea - po-
trebbero costare complessi-
vamente ai marchi fra i 15 e
i 17 miliardi. Ieri, durante
le comunicazioni per il
prossimo Consiglio euro-
peo, Giorgio Meloni lo ha
detto esplicitamente:
«Chiediamo nell'immedia-
to la sospensione delle mul-
te che stanno già portando
alla chiusura di importanti
stabilimenti proprio per
evitare quelle penali».

Nelle stesse ore in cui parla-
va Meloni a Bruxelles se ne
discuteva in una riunione
dei ministri dell'Ambiente.
Dopo qualche tentennamen-
to, sia la Francia che la
Germania ora chiedono
«flessibilità», pur non met-
tendo in discussione (alme-
no per il momento) la sca-
denza del 2035. A fine no-
vembre il ministro delle Im-
prese Adolfo Urso, a nome
dell'Italia, ha presentato
con la Repubblica Ceca
una proposta per la revisio-
ne dell'intero regolamento
con il sostegno di Austria,
Bulgaria, Polonia, Roma-
nia e Slovacchia. Spiega
una fonte diplomatica: «Li-
mitarsi a rinviare di uno o
due anni l'entrata in vigore
delle multe rischia di esse-
re una panacea». Le dichia-
razioni di ieri della pre-
mier sembrano però un'a-
pertura al compromesso di
Parigi e Berlino. La crisi dei
due governi (uno in stallo
da mesi, l'altro con la testa
alle elezioni di febbraio)
non aiuta. Nell'ultima usci-
ta pubblica il numero uno
di Acea e Renault Luca De
Meo ha invitato la politica
a sbrigarsi. Per accelerare
il ministro dell'Ambiente
francese Agnès Pan-
nier-Runacher ha propo-
sto la possibilità di ac-
quistare crediti dai più virtu-
osi, ma l'idea sembra già tra-
montata perché rischia di
essere un regalo a chi pro-
duce fuori dall'Unione. Il
tedesco Philipp Nimmer-
mann ha detto che ora la
palla è nelle mani della
Commissione. Come a di-
re: Ursula, pensaci tu.

Il ministro Urso: «Una giornata importante, il sistema Paese si è mosso con efficacia»

Patto con Stellantis Il governo rilancia: un miliardo per l'auto

IL TAVOLO

PAOLO BARONI
ROMA

Il governo aveva chiesto a
Stellantis «un piano indu-
striale sostenibile e chiaro
che ponesse l'Italia al cen-
tro della politica di sviluppo
del gruppo con garanzie per
l'occupazione ed il mante-
nimento di tutti gli stabilimen-
ti, investimenti significativi in ri-
cerca e sviluppo, in nuovi mo-
delli e piattaforme produttive,
con la valorizzazione del Ma-
de in Italy e la tutela del lavo-
ro, la riqualificazione delle
competenze e il ricambio gene-
razionale in sostanza di farsi
carico delle responsabilità so-
ciali e di governare la transi-
zione». E da Stellantis, ha cer-
tificato ieri il ministro delle Im-
prese e del Made in Italy Adol-
fo Urso, «le risposte le abbia-
mo avute. Oggi - ha scandito al
termine del tavolo di ieri al mi-
nistero - è una giornata impor-
tante: il sistema Italia, gover-
no, Parlamento, enti locali, im-
prese e sindacati, si è mosso tut-
to insieme e dopo due anni di
duro lavoro è riuscito ad inga-
giare Stellantis su un vero pia-
no di sviluppo».

Già dal prossimo anno il
«Piano Italia» presentato ieri
dal gruppo italo-franco-ame-
ricano, secondo il titolare del Mi-
nit, prevede infatti «impegni
chiari e specifici nel territorio,

**Sul piatto anche
sei miliardi di acquisti
garantiti alla filiera
dei fornitori**

su investimenti produttivi e
sviluppo degli stabilimenti,
sul rapporto collaborativo con
l'indotto e con un piano ac-
quisti per la componentistica
nazionale, la valorizzazione dei
centri di ingegneria, ricerca e
design in Italia». Oltre a questo
governo e Stellantis hanno con-
venuto di marciare insieme
in Europa per rivedere le regole
sull'automotive. «Urso ha capi-
to la portata della sfida che ab-
biamo tutti davanti - ha comen-
tato il responsabile Euro-
pa di Stellantis, Jean-Philippe
Imparato - è stato un incontro
serio, di alto livello».

Sul piatto il gruppo nato dal-
la fusione tra Fca e Psa mette 2
miliardi di investimenti già
nel 2025 e 6 miliardi di euro di
acquisti garantiti alla filiera
dei fornitori italiani «senza at-
tingere a nessun tipo di contri-
buto pubblico». Dal punto di vi-
sta produttivo poi, tra le altre
novità, è stata annunciata l'as-
segnazione di una nuova pia-
taforma a Pomigliano, dove sa-

“
Marina Calderone
Un cambio di passo
molto importante
da parte di
Stellantis: il piano
rasserena i territori

“
Adolfo Urso
Dall'azienda
impegni chiari
sul territorio sia
per gli investimenti
che per le fabbriche

ranno prodotte due nuove ve-
ture compatte, e la realizzazio-
ne delle versioni ibride della
500 e dei nuovi modelli asse-
gnati a Melfi che dovrebbero
consentire di triplicare volumi
di produzione. Nel 2025 («un
anno ancora molto tosto, mol-
to duro per tutti»), lo ha defi-
nito Imparato) Stellantis conta
di confermare le 500 mila ve-
ture prodotte quest'anno, ma
poi già dall'anno seguente con-
ta di salire a quota 750 mila.

Di suo il governo prevede in-
vece di rifinanziare gli interven-
ti a favore del settore, essenzi-
almente le filiere produttive
(che in questa fase dovranno
cercare anche di riconvertirsi
magari guardando ai settori

continui a quello dell'auto co-
me l'aerospazio e la difesa») stan-
ziando in tutto 1,6 miliardi
di euro in tre anni. Già dal 2025
dai 200 milioni previsti dal fon-
do automotive (inspiegabil-
mente tagliato dalla legge di Bi-
lancio) si salirà a 800 milioni ag-
giungendone 500 dal Pnrr e
100 recuperati dai residui del
2024. Altri 400 milioni l'anno
sono già a bilancio per il 2026
ed il 2027. Da subito verranno
finanziati contratti di sviluppo
per 600 milioni, mini-contratti
di sviluppo a favore delle Pmi
(200 milioni) e accordi per l'in-
novazione (300 milioni). I re-
stanti 500 serviranno a definire
ulteriori interventi. Nel caso
non bastassero il ministro

L'incontro a Roma
La riunione sulla crisi
dell'auto con il ministro delle
Imprese, Adolfo Urso e
Jean-Philippe Imparato, top
manager di Stellantis



500.000
Le vetture che
Stellantis conferma
di produrre per
quest'anno e il prossimo

dell'Economia Giancarlo Gior-
getti al tavolo di ieri ha assicu-
rato che per progetti sul fronte
dell'innovazione non ci saran-
no problemi a recuperare altri
fondi. Lo stesso ha fatto la mi-
nistra del Lavoro Marina Caldero-
ne, secondo la quale anche nel
2025 si troveranno le risorse
per assicurare la copertura de-

gli ammortizzatori alle realtà
dove questi stanno per scadere.
«L'accordo che abbiamo rag-
giunto è importante per l'auto
italiana, ma è importante per
l'industria e i lavoratori italia-
ni: è un nuovo significativo ini-
zio» ha spiegato in conferenza
stampa Urso, aggiungendo poi
che chiuso positivamente que-
sto capitolo resta in piedi il ta-
volo per l'automotive dove a fi-
ne gennaio il ministro conta di
presentare i nuovi strumenti
che verranno messi in campo
per sostenere l'indotto e dove
verranno presentati poi report
periodici per monitorare l'a-
vanzamento del Piano Italia.

Lo sforzo complessivo viene
certamente apprezzato dai pre-

L'INTERVISTA

Roberto Vavassori

“L'Europa ha 15 giorni per agire Cancelli le multe e cambi le regole”

Il presidente dell'Anfia: «Con le sanzioni una stangata fino a 17 miliardi»

«Dopo un anno
di intenso lavo-
ro e mesi di
dialogo a vol-
te anche duro e diretto, ma sem-
pre costruttivo, concludiamo i
lavori del tavolo Stellantis sod-
disfatti per gli impegni presi
dall'azienda sulle produzioni
nei diversi stabilimenti nazio-
nali». Il presidente Anfia, Ro-
berto Vavassori, risponde da
Roma dopo aver partecipato
all'incontro. E le sensazioni,
pur mantenendo tutta la cautela
necessaria in un periodo così
complesso, sono positive.
Come giudica l'incontro?
«È una conclusione con un rilan-
cio. Mi spiego meglio: termina
una fase ma se ne apre altra. Ri-
tengo positiva l'assunzione di
responsabilità da parte di Ste-
llantis e la decisione di avviare
la produzione di modelli ibridi.
Si è preso atto che fabbricare so-

lo veicoli elettrici e tentare di
venderli in Italia ed Europa non
basta. Ma ci vorrà tempo per l'i-
bridizzazione».
Ci sono altri aspetti positivi?
«Apprezziamo fortemente la di-
chiarazione di voler rinviare
e migliorare i rapporti con i fo-
rnitori italiani, suffragata anche
dalla nomina di un referente
per l'Italia che avrà il compito
di dialogare in modo costrutti-
vo e trasparente con Anfia, così
da valorizzare la filiera e gestire
in modo responsabile even-
tuali specifiche criticità. Lavo-
rare al fianco della filiera è im-
portante per aiutare la transi-
zione e garantire la competitiv-
tà delle imprese automotive».
Dal governo sono arrivate le
risposte che chiedavate?
«Bene il monitoraggio proposto
dal ministero per seguire gli
avanzamenti del piano. In me-
rito alle risorse del Fondo Auto-



“
A Bruxelles
C'è una situazione
paradossale
i commissari non
sono d'accordo
su cosa fare

motive, riteniamo che siano an-
cora insufficienti e che le misu-
re in materia di energia e ricerca
debbano dare benefici diretti al-
le imprese, essendo gli strumen-
ti attuali troppo complessi per
le nostre aziende e rischiando,
così, di sprecare tempo e risorse
preziose. Ma il ministro Giorgetti
ci ha detto con una citazione
evangelica «chiedete e vi sarà
dato». Chiederemo nell'ambito
degli strumenti già disponibili
perché ci vogliano tempi biblici
per attivare nuovi strumenti».
Le aziende intanto rischiano
di terminare gli ammortizza-
tori sociali. Cosa si può fare?
«La ministra Calderone si è de-
tata disposta a valutare la crisi in
cui stanno per entrare molte
migliaia di lavoratori per il ve-
nir meno degli ammortizzatori
ordinari e straordinari. Nei
prossimi giorni ci sarà una
quantificazione precisa e poi si

Vertice Stellantis-governo

“Ecco il piano per l'auto”

Imparato, responsabile Europa della società, presenta gli obiettivi strategici. Ora si apre la partita delle multe: “Bruxelles cambi passo sui target delle emissioni”. Landini: “Qualche novità ma per l'anno prossimo la certezza è la cassa integrazione”

di **Diego Longhin**

ROMA – Il percorso non è stato facile. Due anni di confronto, con diversi momenti di scontro, ma alla fine, dopo l'uscita di scena dell'ex ad Carlos Tavares, governo e Stellantis riescono a stringere un patto sul futuro dell'auto in Italia. La svolta è il piano che Jean-Philippe Imparato, capo Europa di Stellantis, porta al tavolo del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Un piano che Urso, mai tenero con Stellantis, definisce «promettente, con impegni che non si erano visti». Anche perché il costruttore italo-francese, oltre a dare rassicurazioni, permette al governo Meloni, nel pieno di una crisi difficile del settore, definita dagli esperti come una “tempesta perfetta”, di limitare i problemi industriali e sociali. Il ministro Urso lo dice in modo chiaro: «Mentre in tutta Europa si verificano chiusure e licenziamenti di operai, dopo due anni siamo riusciti, mettendo insieme tutto il sistema Italia, a ingaggiare Stellantis in squadra per rilanciare l'auto con un piano di sviluppo». Anche Imparato, incaricato dal presidente di Stellantis John Elkann di seguire la delicata partita, sottolinea che si tratta di «un piano di attacco e non difensivo», un piano che coinvolge l'indotto. L'Anfia, l'associazione che raggruppa il mondo dell'auto - costruttori e filiera - dà un giudizio positivo per gli impegni presi da Stellantis sulle produzioni e per la volontà «di rinviare e migliorare i rapporti con i fornitori italiani».

Sulla filiera auto poveranno i soldi che il governo è riuscito a recuperare per limitare il taglio di 4,6 miliardi fatto al fondo auto. Ieri è stato approvato un emendamento in manovra per recuperare 400 milioni. E Urso, che parla di «grande sforzo», spiega che sono a disposizione «1,6 miliardi nel triennio 2025-2026». La cifra comprende il fondo automotive (200 milioni nel 2025, 400 nel 2026 e 400 nel 2027) più 500 milioni di fondi Pnrr per i contratti di sviluppo e altri 100 di fondi residui. «Ma 1,1 miliardi potranno essere usati già nel 2025 per supportare la transizione con contratti di sviluppo e accordi di innovazione delle aziende del settore», spiega il ministro.

A fine gennaio Urso convocherà un tavolo automotive per indicare nei dettagli come saranno usati i fondi e quali misure ci saranno. Rimangono, per gli anni a venire o in caso di necessità, 500 milioni. Al tavolo c'era anche la ministra del Lavoro Calderone che si impegna «a tutelare i lavoratori del gruppo e dell'indotto con risorse nazionali e comunitarie». Un passaggio fondamentale, visto che sia Stellantis sia molte imprese della filiera stanno esaurendo la cassa integrazione.

I sindacati vedono, come dice la Fismic Confisal, «luci e ombre». Il segretario della Cgil, Maurizio Landini, dice che «c'è qualche novità, ma l'unica certezza è la cassa integrazione per il 2025». Il segretario della Fiom, Michele De Palma, parla di «un piano di ripartenza che nel 2025 dovrà affrontare il tema della continuità dell'occupazione in particolare nell'indotto» e chiede un ta-

volo a Palazzo Chigi. Per il numero uno della Fim, Ferdinando Uliano, «l'incontro rappresenta un punto di svolta nei rapporti con l'azienda con l'aggiunta di nuovi investimenti per l'Italia, ma restano problematicità sulla Maserati e sulla gigafactory di Termoli». Il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, chiede «di passare dalle parole ai fatti. Non ci sono le condizioni per parlare di una nuova fase in grado di garantire un futuro agli stabilimenti, troppa cassa integrazione e tempi troppo

— “ —
Vogliamo andare all'attacco non giocare in difesa

JEAN-PHILIPPE IMPARATO

— “ —
È promettente con impegni che non si erano mai visti

ADOLFO URSO

lunghi». La prossima sfida sarà a livello europeo, sulla rimodulazione delle multe per le emissioni di Co2 decise da Bruxelles. Tema toccato anche da Meloni ieri nelle comunicazioni in Parlamento. C'è un asse Roma-Parigi-Berlino e per Urso «è necessario partire dalle multe per rivedere il percorso di transizione al 2035. Non basta rinviarle». Questione su cui Stellantis, ritornata in Acea, l'associazione europea dei costruttori, è pronta a collaborare.

L'accordo

Honda e Nissan verso la fusione per contrastare i cinesi e Tesla

Due marchi storici dell'auto giapponese, per decenni acerrimi rivali, starebbero trattando in vista di una fusione. Lo riporta l'autorevole testata economica nipponica *Nikkei*, secondo cui Honda e Nissan potrebbero arrivare presto alla firma di un protocollo di intesa per far confluire sotto una holding unica



le rispettive attività, comprese quelle di Mitsubishi di cui Nissan è azionista di maggioranza. L'obiettivo dell'operazione sarebbe creare un grande gruppo giapponese in grado di

competere sul fronte dell'elettrico con Tesla e soprattutto con i nuovi produttori cinesi come Byd. Alcuni dettagli fondamentali, come i rispettivi pesi azionari nella nuova società, andrebbero definiti in un secondo tempo. Se però il negoziato andasse a buon fine, si realizzerebbe la maggiore fusione nel settore automotive dal 2021, quando Fiat Chrysler e Psd diedero vita a Stellantis. L'intesa avrebbe un impatto anche sul futuro della storica (ma sempre più debole) alleanza produttiva tra Nissan e la casa francese Renault. Nissan e Honda hanno realizzato, insieme, 7,4 milioni di vendite nel 2023.



L'intervista

“Un punto di partenza rilevante l'Ue si dia obiettivi verdi credibili”

di **Filippo Santelli**

ROMA – «Si apre una fase diversa», dice Cesare Pozzi, professore di Economia industriale alla Luiss, del patto tra il governo e Stellantis. «Dopo la spaccatura che si era creata, questa volontà di dialogare è rilevante. Ma è un processo che avrà bisogno di essere mantenuto da tutte le parti, perché resta molto complicato».

Qual è l'elemento più importante nel Piano di Stellantis per l'Italia?

«In un momento in cui i concorrenti tagliano, Stellantis si impegna a investire e difendere l'occupazione. E Imparato, quindi la società, ci mettono la faccia: è un'apertura di credito non banale, che richiede un'identica apertura da parte del governo e di tutte le parti coinvolte».

Che tipo di apertura?

«Anche Draghi ha detto che il

modello di sviluppo europeo va ripensato: non possiamo continuare a rispondere al problema della competitività deflazionando il lavoro. Dobbiamo ricominciare a generare valore con la manifattura, recuperare cultura e competenze industriali».

Il ministro Urso ha detto che per la filiera auto ci sono 1,6 miliardi nei prossimi tre anni. Bastano?

«È quello che si può fare date le ristrettezze di bilancio dell'Italia, un punto di partenza. L'altra cosa che il governo può fare è chiedere più informazioni a Stellantis per capire come orientare i fondi e mettere in condizione la nostra filiera della componentistica di adattarsi».

— “ —
Cesare Pozzi
Il docente insegna alla Luiss

Dopo la spaccatura si apre una fase nuova. Dobbiamo ricostruire la nostra cultura industriale

— “ —

Stellantis punta molto più sui modelli ibridi rispetto all'elettrico. La transizione si ferma?

«Sono i fatti che l'hanno rallentata, la risposta del mercato, i costi di produzione, ma anche il problema della produzione di energia. È probabile che l'ibrido costituisca un onesto compromesso, in grado di avere mercato in futuro».

Servono incentivi all'acquisto di auto elettriche? Urso li esclude.

«Gli incentivi possono aiutare un mercato a partire, ma non si possono imporre cose impossibili».

Si riferisce agli obiettivi europei sulla transizione? Vanno rivisti?

«Gli obiettivi devono essere ambiziosi ma perseguibili, altrimenti

Manovra, scontro sui revisori alta tensione Forza Italia-Mef

Gli azzurri ottengono dal Tesoro lo stop all'obbligo di controllori nelle società che ricevono contributi pubblici. Salvini incassa solo 1,4 miliardi in più per il Ponte. I tempi per l'approvazione finale si allungano al 28 dicembre

ROMA — All'ultimo miglio, il governo sbanda. Pasticcia e si divide. E la manovra si inceppa a Montecitorio prima del via libera della commissione Bilancio. Ora corsa con l'affanno per incassare l'ok dell'aula entro venerdì. Poi servirà il sì del Senato, che potrà arrivare solo il 28 dicembre, a tre giorni dall'esercizio provvisorio.

Alle otto del mattino sono i deputati di Forza Italia ad alzare un muro contro il ministero dell'Economia. La maratona notturna in commissione ha restituito una manciata di emendamenti approvati. E poche energie dopo la trattativa con le opposizioni per sbloccare lo stallo. Ma poi è la maggioranza a complicare le cose. La riformulazione della discordia è quella sui revisori del Mef nelle società che ricevono contributi pubblici. Le firme in fondo al testo sono dei relatori di Fratelli d'Italia, Lega, FI e Noi Moderati, ma gli azzurri prendono subito le distanze dal testo della Ragioneria che ammorbidisce la norma. Troppo poco, è la valutazione a caldo. Meglio accantonare per prendere tempo. E per lanciare, nelle retrovie, un pressing che punta via XX settembre. La richiesta: l'articolo va depurato dall'obbligo di integrare il collegio di revisione o sindacale con un rappresentante dell'Economia. Il Tesoro, però, vuole salvaguardare il principio della supervisione nei confronti di chi incassa aiuti pubblici. E ha già messo in conto di inserire alcuni paletti. Il titolare del Mef, Giancarlo Giorgetti, lo va ripetendo da giorni: conta la sostanza, non la forma. Ma a FI non piacciono né la forma né la sostanza. Alle cinque del pomeriggio, quando i lavori della commissione provano a ripartire, tocca alla relatrice di FdI, Ylenia Lucaselli, rifugiarsi nelle «interlocuzioni in corso» per provare a smussare gli attriti che montano tra gli alleati.

La manovra ha anche altri problemi da risolvere. Arrivano altre riforme.

mulazioni. Decine di modifiche, faticosi riscritti. Pause e sospensioni obbligate. Le riscritture sono così continue che la commissione non fa in tempo a leggere le ultime carte arrivate che già ne arrivano di nuove. Come l'emendamento dei relatori che cancella l'aumento degli stipendi per i ministri e i sottosegretari non eletti, concedendo a quest'ultimi solo un rimborso per le spese di trasferta. Un'imprecisione perché in questo modo le trasferite possono essere assimilate a quelle già rimborsate.

Serve un nuovo testo per specificare che si tratta solo dei viaggi «da e per il domicilio o la residenza».

di Giuseppe Colombo

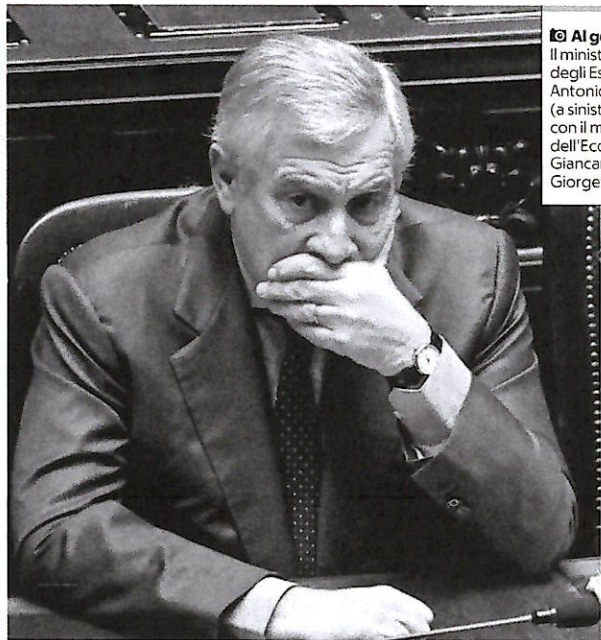
**Norme riscritte
fino all'ultimo in
commissione Bilancio
prima dell'ok**

ma anche per includere i componenti del governo nel divieto, valido per i parlamentari, di ricevere contributi da Paesi extra Ue.

Non è un episodio singolo. Accade la stessa cosa per i revisori del Mef: l'emendamento cambia altre due volte, prima prevedendo una soglia di 1 milione di contributi per individuare le società da sottoporre al controllo dei revisori. Poi arriva un terzo e definitivo schema: l'obbligo di integrare i collegi sindacali con il controllore del Mef viene cancellato. Resterà solo nei casi previsti «a legislazione vigente»: lui o un rappresentante designato da altri ministeri. La nuova regola gene-

rale prevede l'invio di una relazione annuale al Mef da parte degli organi di controllo di «società, enti, organismi e fondazioni» che ricevono un contributo pubblico superiore a 100 mila euro all'anno. Il documento dovrà dettagliare le verifiche sui contributi pubblici ricevuti. Cambia anche l'emendamento della Lega che chiedeva 3 miliardi in più per il Ponte sullo Stretto: Salvini incasserà in tutto 13 miliardi, più degli 11,6 portati a casa con la manovra dello scorso anno, ma meno dei 14,6 a cui puntava con la prima versione dell'emendamento. Ecco la manovra delle riscritture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al governo
Il ministro degli Esteri Antonio Tajani (a sinistra) con il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti



Gli emendamenti Saltano i rincari al casello Sconti alle imprese che investono

Ires

**Taglio di quattro punti
limiti alla cassa integrazione**

Arriva la riduzione, per un anno, di quattro punti dell'Ires per le imprese che accantonano almeno l'80% degli utili conseguiti quest'anno e ne reinvestono almeno il 30%. In ogni caso una quota mai inferiore al 24% degli utili del 2023 (requisito aggiunto ieri da FdI in chiave anti elusione). Gli investimenti devono essere



impiegati nell'acquisto di beni strumentali nuovi destinati a «strutture produttive ubicate nel territorio dello Stato». E mai inferiori a 20 mila euro. Le aziende per assicurarsi

lo sgravio dovranno assumere a tempo indeterminato l'1% di lavoratori in più rispetto al totale dei dipendenti stabili di quest'anno. Non devono aver fatto ricorso alla cassa integrazione nell'esercizio in corso al 31 dicembre 2024 o in quello successivo. E il numero dei dipendenti del 2025 non deve diminuire rispetto alla media del triennio precedente. Il taglio vale intorno ai 400-500 milioni.

Concessioni elettriche

**Un piano di investimenti
per evitare la messa in gara**

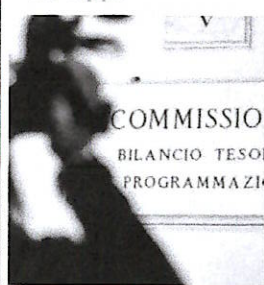
Cambia l'emendamento che prevede il rinnovo delle concessioni delle reti di distribuzione elettrica. Gli operatori potranno chiedere la proroga dell'autorizzazione per le quali dal prossimo anno si sarebbe dovuto andare a gara competitiva come previsto dalla Legge Bersani, purché presentino un piano di



investimenti per migliorare la sicurezza della rete e il suo sviluppo in vista della transizione Green. Potrà essere chiesta un'estensione massima di 20

anni e non più di 40, come inizialmente previsto. Inoltre gli introiti che verranno incassati dai rinnovi confluiranno in un fondo per attuare i rincari delle tariffe per le utenze domestiche e no. I piani devono essere approvati dal ministero dell'Ambiente e dall'Arera. Attualmente il 75% della rete di distribuzione è in mano ad Enel, il restante 25% è gestito per lo più dalle municipalizzate A2a, Iren, Hera e Acea.

Le tappe



In commissione

Rush finale in commissione Bilancio alla Camera per chiudere i lavori e dare il mandato ai relatori. Stamattina la manovra approda in Aula



In Aula

Per stamattina è stata convocata la Conferenza dei capigruppo per stabilire il nuovo calendario in Aula. Atteso il voto di fiducia, il governo punta all'ok entro venerdì



Al Senato

La manovra è attesa a Palazzo Madama dopo Natale. Dovrebbe arrivare in commissione Bilancio venerdì 27, per essere poi approvata definitivamente il giorno dopo

PREVIDENZA

In pensione a 64 anni con i fondi integrativi

Requisiti più rigidi

Salgono a 25 e poi a 30 gli anni di contributi necessari per chi è in regime solo contributivo
Durigon: «Dal 2026 cumulo per tutti, superiamo la Fornero». La Cgil: maggiori ingiustizie

di Valentina Conte

ROMA – Doveva essere un modo per la Lega di farsi perdonare la promessa tradita di abolire la legge Fornero e le tante strette di questi anni per scoraggiare le pensioni anticipate. E invece riesce a fare quasi peggio dell'anno scorso, quando ai Millennials fu imposto di uscire a 64 anni con 20 di contributi solo a patto di avere una pensione pari a 3 volte l'assegno sociale, anziché le 2,8 volte previste dalla Fornero, 1.600 euro. Roba da ricchi, si disse.

Ecco allora la soluzione. Anziché abbassare quel valore soglia proibitivo senza un lavoro stabile e ben retribuito, dal prossimo anno (ma i primi effetti si vedranno dal 2027) sarà possibile cumulare la pensione pubblica con la rendita maturata dai fondi pensione per raggiungere il requisito delle 3 volte. Gli anni di contributi aumentano però da 20 a 25. E poi ancora a 30 anni dal 2030. Sempre dal 2030 sale pure il valore soglia a 3,2 volte. Serviranno cioè 1.710 euro di pensione (ai valori di oggi) per uscire a 64 anni. Non solo per chi cumula, ma per tutti. Anche per chi non vuole o può cumulare, perché non ha un fondo pensione o non riesce ad alimentarlo per via di un salario troppo basso.

L'emendamento alla manovra, a prima firma della deputata leghista Tiziana Nisini, approvato ieri, ha avuto una lunga gestazione. La soluzione del cumulo pubblico-privato era stata a suo tempo illustrata ai sindacati dal sottosegretario al Lavoro del Carroccio Claudio Durigon nel lontano settembre 2023: l'ultimo tavolo sulle pensioni. Spiegata come un modo per aiutare le



I numeri

1.600€

Valore soglia attuale
Per uscire a 64 anni con 20 di contributi serve avere una pensione 3 volte l'assegno sociale

1.710€

Valore tra 5 anni
Nel 2030 occorrerà una pensione 3,2 volte l'assegno sociale, sia se si cumula con i fondi privati sia senza cumulo

nuove generazioni, favorire la flessibilità e anche spingere il secondo pilastro della previdenza, quello privato. Di lì a due mesi il governo Meloni prese un'altra strada. Quella delle strette. Valore soglia spinto su a 3 volte. Addio cumulo.

Arriva ora, ma con requisiti stringenti. Ferita sanata con i «contributivi puri», quanti cioè hanno iniziato a lavorare dopo il 1996 e che oggi sono la classe media del Paese? Probabilmente no. Vedremo con i più giovani, nel mirino di una campagna governativa per promuovere i fondi. Fatto sta che il canale anticipato a 64 anni più 20 di contributi rimane, anzi si consolida, come un «canale da ricchi». A maggior ragione visto che tra cinque anni serviranno almeno 1.700 euro di pensione per uscire (significa stipendi buoni per trent'anni). Se si vuole integrare con la rendita, bisogna invece accettare di lavorare di più: 25 anni dal 2025 e poi 30 anni dal 2030.

A regime dunque, dal 2030, si vengono a creare due canali di pensione anticipata: 64 anni più 20 di

contributi e 64 anni più 30. Ma in entrambi i casi il multiplo per accedere al pensionamento sale a 3,2 volte. Attenzione: può salire ancora più su. La Ragioneria ha preteso e ottenuto che l'emendamento leghista blindasse i conti presenti e futuri: se le uscite con il cumulo fossero troppe, si riserva di alzare ancora il valore soglia o di posticipare l'uscita oppure di tagliare l'assegno. Niente di nuovo, rispetto a quanto visto nelle tre manovre del governo Meloni piene di penalizzazioni, che hanno svuotato tutti i canali anticipati, da Quota 103 a Opzione donna.

«La norma com'era fino a oggi era solo per ricchi», si difende Durigon. «Per la prima volta nel sistema previdenziale italiano si consente di cumulare pensione pubblica e rendita dei fondi. Mi sembra un grande passo avanti. Dal prossimo anno puntiamo ad allargare a tutti il cumulo. Anche a chi oggi è «misto», perché ha iniziato a lavorare prima del 1996. Sarà la nostra vera riforma delle pensioni con cui cancelleremo la legge Fornero».

Non la pensa così la Cgil. La segretaria confederale Laura Chigione, giudica la norma un «peggioremento della Fornero, crescono le ingiustizie». Anziché «rimuovere i valori soglia, ormai irraggiungibili per la maggior parte dei lavoratori, il governo inasprisce i requisiti». E fa un esempio: «Basta pensare ai 4 milioni di lavoratrici in part-time che, pur lavorando una vita, anche con 40 anni di contribuzione rischiano di andare in pensione solo dopo i 71 anni». Traguado che anche molti Millennials e giovani guardano con timore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti

Sfuma la stangata dei pedaggi autostradali

Salta dalla manovra, con un intervento del governo, l'incremento dell'1,8% dei pedaggi autostradali inizialmente previsto per il prossimo anno. Con un emendamento dell'ultimo minuto presentato dal capogruppo leghista Molinari entra invece nella versione finale della legge di Bilancio una nuova



convenzione «unica» che il ministero delle Infrastrutture potrà sottoscrivere con l'Anas, della durata massima di 50 anni. Critiche dalle opposizioni: «Con questo emendamento il ministro Salvini si appresta a privatizzare una quota di Ferrovie dello Stato», ha detto il Partito democratico. Torna un mini finanziamento, 10 milioni per il 2025 e 20 milioni per gli anni successivi, per il fondo che copre le morosità incolpevoli. Era stato lo stesso governo Meloni a definirlo nelle precedenti leggi di Bilancio.

Ristoranti

Trattenuta più lieve sulle mance dei clienti

Aumenta di 5 punti, dal 25 al 30%, il limite di detassazione delle mance che il personale di bar o ristoranti riceve dai clienti. E si alza da 50 mila a 75 mila euro anche il tetto di reddito fino al quale si applica. Fdl firma l'emendamento approvato ieri, voluto per spingere un settore, quello della ristorazione, caratterizzato da molta



precarietà, nero, contratti intermittenti. Giancarlo Banchieri, presidente di Fiepet Confesercenti, giudica «positivo» l'allargamento della decontribuzione «perché lascia qualche risorsa in più ai lavoratori». Ma «se vogliamo affrontare le fragilità del settore, è indispensabile agire anche su altri fronti», prosegue Banchieri. Il turismo «soffre ancora di un significativo mismatch tra domanda e offerta di competenze: il 47% delle imprese ha difficoltà nel reperire personale qualificato, con picchi al 58% proprio nelle professioni della ristorazione».

Web tax

Pagano solo i più grandi Respirano le startup

Via libera dalla commissione Bilancio della Camera al ripristino della web tax solo per le grandi aziende con ricavi sopra i 750 milioni. La novità è contenuta nell'emendamento dei relatori alla manovra approvato nella serata di ieri. La prima versione della legge di Bilancio avrebbe esteso l'imposta del 3% sul



fatturato anche alle società più piccole, ipotesi che aveva scatenato le proteste delle associazioni delle startup (che spesso non fanno utili, ma si sarebbero trovate comunque a pagare l'imposta calcolata sul venduto). Correzione anche per quanto riguarda le criptovalute: la tassa sulle plusvalenze ottenute comprando e vendendo asset digitali torna al 26% nel 2025 (la manovra inizialmente la portava al 42%, più di ogni altro prelievo sulle rendite finanziarie), per poi salire al 33% dal 2026. Viene eliminata la no tax area fino a 2.000 euro.

Editoria

Il Fondo sale a 50 milioni Si alla proposta di Avs

E alla fine il Fondo in favore della editoria giornalistica viene rifinanziato con uno stanziamento di 50 milioni per il 2025. Il contributo pubblico aumenta rispetto alla precedente formulazione della manovra, che vi riversava solo 20 milioni. Il via libera ai 50 milioni arriva in maniera rocambolesca in commissione Bilancio alla Camera. In prima



battuta, la proposta dei 50 milioni era scritta in un subemendamento a firma dei relatori della legge di Bilancio. Ma le procedure impedivano ai relatori di formalizzare la correzione. Per questo, nelle convulse ore di ieri, serviva una soluzione alternativa. Alla fine, i deputati della commissione Bilancio danno via libera a un subemendamento del deputato torinese Marco Grimaldi (Alleanza Verdi e Sinistra). La sostanza non cambia: si passa da 20 a 50 milioni. A inizio dicembre, il Pd ha proposto di stanziare 145,6 milioni per il Fondo e Forza Italia 136,5 milioni; ma senza successo.

Stellantis: con il Piano Italia 2 miliardi per le fabbriche

Automotive. Dal 2028 piattaforma per le piccole auto a Pomigliano dove sarà sviluppata la nuova Pandina. A Mirafiori il futuro della 500. Nel 2025 acquisti da fornitori italiani per 6 miliardi

Filomena Greco

Un piano Italia c'è e prevede l'assegnazione a Pomigliano della nuova piattaforma Stella Small, l'impegno a sviluppare la nuova Fiat 500 e la nuova Pandina rispettivamente a Mirafiori e Pomigliano, la versione ibrida per i nuovi modelli in produzione a Melfi dall'anno prossimo - la nuova Lancia Gamma, la nuova Jeep Compass e la DS 7 - e, forse, anche per quelli di Cassino. Inoltre, ad Atessa, sarà sviluppato un van di nuova generazione. Sono queste le principali novità annunciate dal numero uno di Stellantis in Europa, Jean Philippe Imparato, al tavolo al Mimit dedicato all'automotive.

L'obiettivo è quello di irrobustire il piano produttivo negli stabilimenti italiani - attraverso la nuova piattaforma Small e l'ibridizzazione dei modelli elettrici - e dare fiato alla filiera, con la previsione di volumi in crescita, però, soltanto a partire dal 2026 e investimenti per due miliardi - risorse proprie di Stellantis senza fondi pubblici ci tiene a dire l'azienda in una nota - l'anno prossimo. Il Gruppo non conferma il target di un milione di veicoli prodotti in Italia, ma punta a rafforzare la produzione. «Per produrre 1 milione di auto ci sono 3 condizioni: prodotto, motori, mercato» ha spiegato il numero uno di Stellantis in Europa Jean Philippe Imparato, mettendo l'accento sull'incognita del mercato. Il 2025 resta un anno difficile ma dal 2026 i volumi dovrebbero aumentare del 50%. «Per ogni stabilimento - ha aggiunto - c'è un piano di produzione di modelli al 2032», mentre l'anno prossimo dai fornitori italiani il Gruppo farà acquisti per 6 miliardi.

Arriverà in Italia dunque la piattaforma Stla Small di Stellantis, la nuova architettura produttiva dedicata ai modelli di auto compatte nel segmento B disponibile a partire dal 2028 a Pomigliano, con due nuovi modelli in rampa di lancio. L'Italia dunque si candida a giocare un ruolo importante nelle produzioni più mass market in futuro, grazie anche agli impegni sulla futura generazione di 500 e di Pandina che garantiscono volumi fino al 2032-33. Torino sarà, dal primo gennaio 2025, la sede della Regione Europa di Stellantis e il quartier generale della divisione Veicoli Commerciali del gruppo. A Cassino sulla piattaforma Stla-Large saranno prodotti tre modelli, dal 2025 la nuova Alfa Romeo Stelvio, dal 2026 la nuova Alfa Romeo Giulia e poi una nuova vettura top di gamma, mentre si sta

valutando se puntare anche su una versione ibrida. Ad Atessa dal 2027 sarà avviata la produzione di una nuova versione di Large Van. Modena infine diventerà il polo dell'alta gamma, coinvolgendo in tale missione l'ecosistema produttivo della Motor Valley. «Ci metto la faccia» ha ripetuto Imparato davanti ai ministri Urso, Giorgetti e Calderone e davanti ai rappresentanti di lavoratori e imprese dell'indotto. Sulle strategie globali, poi, Imparato ha risposto di no alle domande sulla possibilità di fusione di Stellantis con Renault mentre resta alta l'attenzione verso l'Europa e le multe a carico dei produttori a partire dal primo gennaio. Dal 2025 il Gruppo dovrebbe salire dal 12% al 21% di quota di auto elettriche vendute sul totale, per evitare le multe che valgono «300 milioni di euro per ogni punto che non fai». Una spada di Damocle compresa tra i 15 e i 17 miliardi, come stima l'Acea, a carico dell'intero comparto per la quale serve una soluzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cade l'Italia dei macchinari: domanda interna giù del 17%

Beni strumentali. Bettelli (Federmacchine): «Pesano i ritardi e le complessità di Transizione 5.0. Le aziende attendono l'ufficialità delle modifiche ma il tempo per spendere tutte le risorse non c'è»

L.Or.

«Una misura arrivata tardi e male, con troppa distanza temporale tra l'annuncio e le regole operative: così, nell'attesa, il mercato si è fermato». Per Bruno Bettelli, Presidente di Federmacchine, l'impasse su Transizione 5.0 è tra i motivi chiave per spiegare la caduta del mercato interno, che nelle stime della Federazione cede oltre cinque miliardi, il 17,4%. Consumo nazionale di impianti che scende così a 25,2 miliardi, tornando al di sotto dei livelli del 2019. Previsioni riviste al ribasso, come accaduto per quasi ogni indicatore dell'economia nazionale, perché se lo scorso giugno nelle stime di Federmacchine si puntava infatti a sfiorare i 55 miliardi di ricavi (un calo di poco più di tre punti rispetto all'anno precedente), ora si scende a 52,2, con una riduzione più che doppia: -7,8%.

Decisiva, per l'area vasta dell'impiantistica nazionale, (12 associazioni d'impresa, oltre 200mila addetti) è la stasi degli investimenti in Italia. Perché se l'export non è brillante, arretrando di poco meno di quattro punti, è però il mercato interno a sottrarre più lavoro alle imprese, come già evidenziato nei numeri delle macchine utensili: la caduta della domanda nazionale è ampiamente a doppia cifra, frenata che colpisce in misura maggiore gli importatori (-20,3%) ma in modo non troppo dissimile anche le consegne interne (-15,5%).

«Certamente - aggiunge Bettelli - in questa fase anche il contesto esterno non aiuta, tra tassi che restano elevati e un'incertezza globale che frena gli investimenti. E devo dire che nelle stime che abbiamo fatto siamo anche stati prudenti, nel senso che la contrazione, a consuntivo, potrebbe anche essere superiore». A pesare sulla domanda nazionale è però anche l'effetto-attesa di Transizione 5.0, misura che pur disponendo di una dote da oltre sei miliardi di euro in crediti di imposta è stata concretizzata solo ad agosto, con un utilizzo per ora limitato e continue richieste di modifiche e semplificazioni da parte delle imprese, cambiamenti che almeno in parte saranno recepiti nella Legge di Bilancio. «Cambiamenti positivi - spiega Bettelli - ma a questo punto l'annuncio di effetti retroattivi sul mercato non incide più di tanto, e lo vedo anche tra i miei clienti. Le promesse sono state tante e ora le aziende chiedono certezze: le bozze non bastano, servono testi definitivi e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale».

L'altro nodo, irrisolto, riguarda però l'aspetto temporale tenendo conto di un settore, quello dell'impiantistica, che ha tempi di attraversamento dei singoli progetti anche di 7-8 mesi, a fronte di una misura che al momento è prevista terminare tra poco più di un anno. «Credo che a questo punto i tempi per utilizzare tutte le risorse disponibili non ci siano più, vedendo inoltre che anche l'idea della mini-proroga fino ad aprile pare al momento tramontata. Ecco perché, e non da oggi, le nostre imprese chiedono di poter contare su misure stabili e definite, che consentano di dare continuità all'azione di ammodernamento e di progettare per tempo gli investimenti. Così, invece, abbiamo momenti di boom e di corsa agli ordini, che poi nemmeno si riescono ad evadere completamente, seguiti da periodi di crisi e difficoltà».

Difficoltà che per l'industria nazionale ed europea paiono però a Bettelli più strutturali che non contingenti, richiedendo quindi un cambiamento di approccio complessivo, sia da parte delle imprese che delle istituzioni.

«Se pensare di competere sui volumi con la Cina è impensabile - spiega - anche in termini tecnologici ormai il gap a nostro favore si sta riducendo, non è più un divario ampio come in passato. La nostra forza è nei prodotti

customizzati, unici, in un certo senso sartoriali ed è in quella direzione che dobbiamo insistere. Un cambiamento vero deve però avvenire a Bruxelles, serve un riorientamento delle politiche seguendo il rapporto Draghi. I tempi del Green Deal vanno rivisti, perché lo shock che stiamo subendo, in Italia come in Francia e Germania, è troppo forte per essere assorbito senza traumi: si deve capire che la forza industriale del continente porta benefici a tutti».

Per il prossimo anno le previsioni di Federmacchine, pur positive, non ipotizzano un rimbalzo secco dei volumi. I ricavi dovrebbero lievitare del 2%, risultato di un export quasi fermo (+0,7%) e di un mercato interno che torna a crescere di qualche punto (+5% per le consegne). «Speriamo che il perfezionamento di Transizione 5.0 possa effettivamente restituire un po' di brio alla domanda domestica. In generale, se i tassi scendono, se le politiche di Trump non sono così dannose per il commercio e se il clima geopolitico non peggiora, sarà possibile vedere una ripresa a partire dal secondo semestre. Ma come detto, di mezzo ci sono tanti "se"».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Buio sull'industria, produzione in calo da 21 mesi consecutivi

Luca Orlando

Seicentottantasei giorni. Tanti ne sono passati dall'inizio di febbraio del 2023, momento di avvio della lunga sequenza di segni meno che da allora, ininterrottamente, caratterizza la nostra manifattura. L'ultimo aumento della produzione industriale risale infatti a gennaio dello scorso anno, un segno "più" nel dato tendenziale ormai scomparso dalle statistiche Istat per 21 mensilità consecutive.

Caduta inizialmente vista come fisiologica, alla luce delle crescite precedenti, ma che ora difficilmente può essere derubricata a fatto episodico, osservando un utilizzo della capacità produttiva sceso al 75%, il minimo da quattro anni. Per una manifattura che chiude il 2024 in tono minore, con volumi ridotti quasi in ogni ambito: chimica, apparati elettrici e alimentare sono gli unici comparti positivi tra gennaio e ottobre, il resto dell'industria va giù.

Con picchi negativi in particolare per tessile-abbigliamento, frenato da una domanda globale debole e per l'auto, il settore peggiore in assoluto. Che in termini di vetture prodotte presenta dati desolanti: -41% in dieci mesi, trend aggravato dal -68% di ottobre, esito naturale del ricorso massiccio a cassa integrazione e stop produttivi. Un problema per Stellantis ma anche per l'ampio indotto correlato, come dimostrano i primi casi di licenziamento già verificati, poi rientrati dopo l'intervento del Mimit.

Casi paradigmatici, moda e auto, di un settore industriale che comunque in generale fatica, frenato da più elementi di contesto, interni e non solo. A pesare è anzitutto un quadro internazionale sfavorevole, sintetizzato nel rallentamento del commercio globale e nella frenata di più mercati, a partire dal nostro primo partner, la Germania. Se i dati di ottobre restituiscono un poco di ottimismo, presentando acquisti in crescita dello 0,9% da parte di Berlino, il bilancio 2024 resta ampiamente negativo, con un calo del 4,9% che in valore assoluto arriva in dieci mesi a 3,1 miliardi di euro, risorse che vengono a mancare dalle casse delle aziende. Se in termini di volumi la produzione di auto in Germania al momento ancora tiene (+1% a 3,9 milioni in 11 mesi) a preoccupare sono le prospettive, con la paventata chiusura di più fabbriche Volkswagen (quella di Audi a Bruxelles è già deciso che si fermerà a febbraio) a generare ansia tra i tanti fornitori italiani che proprio sull'automotive tedesco contano per saturare le proprie linee. Incertezza che in Germania fa prevedere a 4 aziende su 10 tagli alla forza lavoro, (i big Bosch, Schaeffler e Thyssen-Krupp li hanno già annunciati), crisi legata anche alla caduta

verticale del comparto edilizio, con permessi di costruire dimezzati rispetto ai livelli pre-Covid, discesa che affonda un ampio indotto di componentistica, accessori e materiali.

Se almeno sul fronte estero il supporto comunque rimane (in 10 mesi l'export è in calo solo dello 0,5%), non altrettanto si può dire per la domanda interna di investimenti, che invece è in pesante arretramento. A testimoniarlo la doppia revisione al ribasso operata da Ucimu, che ora vede per il 2024 una caduta di 35 punti della domanda interna di macchine utensili, così come in caduta è l'intera area di Federmacchine (si veda articolo a fianco), sempre a causa dello stop del mercato nazionale. Sondaggi e stime degli uffici studi delle associazioni confermate a livello macro dall'Istat, che per il terzo trimestre indica un'accelerazione del ribasso, una caduta di oltre sei punti per gli investimenti in macchinari e attrezzature, quarto trimestre consecutivo in rosso. In valori correnti, nei primi nove mesi dell'anno la frenata supera i cinque miliardi di euro e le stime 2025 vedono da parte Istat per gli investimenti fissi lordi un eloquente "zero". E se la frenata manifatturiera ancora non si palesa nelle statistiche dell'occupazione, che in genere si muovono in un senso o nell'altro con un ritardo di qualche trimestre rispetto all'attività di fabbrica, l'evidenza di nubi in arrivo è già cosa certa. Come testimoniato dall'impennata delle richieste di ore di cassa integrazione, in crescita del 23% in media tra gennaio e settembre, con picchi del 48% per la meccanica, del 130% per il tessile-abbigliamento.

Per scongiurare il rischio che le richieste di Cig si traducano in esuberi, l'unica soluzione è dunque quella di una rapida inversione di rotta. Per questo, a partire da oggi, *Il Sole 24 Ore*, attraverso il contatore di giornate in rosso dell'industria che vedete in alto in pagina (oggi a quota 686), continuerà a segnalare l'esistenza del problema, avviando la pubblicazione di idee, proposte e contributi utili nel tentativo di provare ad interrompere la caduta, facilitando l'avvio di un nuovo percorso di crescita per la manifattura. Percorso che ci si augura breve, con l'obiettivo di azzerare il conteggio quanto prima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sindacati: ok al cambio di passo ma non basta

F.Gre.

Per i sindacati si tratta di un cambio di passo, sebbene con molti distinguo. La notizia di una terza piattaforma produttiva in Italia, dedicata al segmento delle auto compatte, era certamente la notizia più attesa. Mentre restano alcuni nodi pesanti, a cominciare dal progetto della futura Gigafactory a Termoli, sul quale ACC scioglierà la riserva soltanto nei prossimi mesi. O ancora il destino di Maserati, l'autonomia dei brand italiani - la Fiat 600, la Pandona, l'Alfa Romeo Junior e la Ypsilon sono tutti fatti in stabilimenti esteri - e la saturazione produttiva di Mirafiori.

Il segretario generale della Fim, Ferdinando Uliano, parla di «svolta nei rapporti con l'azienda dopo l'uscita dell'ad» e considera le novità emerse al tavolo come un «elemento di certezza sulle prospettive e sui volumi a cui si aggiungono novità legate all'ibridizzazione dei modelli e l'impegno sull'indotto». Su Maserati però sono mancati i chiarimenti da parte dell'azienda, «oggi siamo sotto le 10mila unità e vogliamo capire quale piano l'azienda ha per questo importante marchio e quanto incida sugli stabilimenti di Modena, Mirafiori e Cassino». Per il segretario della Uilm, Rocco Palombella, il cambiamento c'è ma è solo nell'approccio, non nel merito. Palombella pone l'accento sui tempi lunghi dei nuovi progetti e sulla necessità di gestire il prossimo anno. «Il 2026 – sottolinea – è troppo lontano». Per Michele De Palma segretario della Fiom, il «cambiamento per noi è misurabile solo abbattendo la cassa integrazione e aumentando il lavoro, con missioni produttive per tutti gli impianti e la ricerca e sviluppo». Per questo dicono i metalmeccanici della Fiom «il taglio al fondo automotive è inaccettabile. C'è bisogno di un fondo straordinario per mettere a disposizione della filiera risorse molto importanti fin dal 2025». I rappresentanti dei lavoratori parlano di «piano di ripartenza» che però nel 2025 dovrà affrontare il tema della continuità dell'occupazione in particolare nell'indotto.

L'attenzione dunque resta alta, sugli ammortizzatori sociali per l'anno prossimo, sulla tenuta dell'indotto, sui tempi dei progetti in campo, compresa la fase di ibridizzazione dei modelli che saranno prodotti a Melfi e, forse, anche per quelli di Cassino. Il sindacato guarda anche all'Europa. Uliano segretario della Fim ha annunciato una manifestazione per il prossimo 5 febbraio a Bruxelles per sollecitare l'Ue a mettere in campo un fondo europeo a sostegno del settore. De Palma ha ribadito la necessità di coinvolgere Palazzo Chigi in una vertenza, quella dell'automotive, tutt'altro che risolta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Urso: bene le risposte Per la filiera recuperati fondi da 400 milioni

Carmine Fotina



ROMA

«Abbiamo avuto risposte con il Piano Italia. Un piano significativo come mai prima si era visto». Il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, archivia con soddisfazione la lunga fase delle schermaglie con Stellantis al termine del tavolo dove il responsabile Europa, Jean-Philippe Imparato, ha dettagliato i programmi dell'azienda per l'Italia nei prossimi anni. «Credo che dopo la presentazione del Piano Italia, Elkann andrà in Parlamento ad illustrarlo» aggiunge mentre non sarebbe in vista, contrariamente alle prime ipotesi, un passaggio del presidente di Stellantis a Palazzo Chigi con la premier Giorgia Meloni.

Il ministro preannuncia «un report periodico sullo stato degli impegni che Stellantis ha assunto oggi davanti al paese e su eventuali sviluppi per implementare». E poco importa, a quanto pare, se l'obiettivo di 1 milione di veicoli al 2030 (o al 2028 come da richiesta iniziale del governo) non è incluso tra gli impegni.

Gli interventi per la filiera

A fine gennaio sarà convocato un tavolo di settore, per approfondire gli strumenti che dovrebbero supportare la componentistica. Urso ha parlato di 1,6 miliardi disponibili per il triennio 2025-2027 di cui 1,1 miliardi già utilizzabili (tra contratti di sviluppo, mini contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione) e 500 milioni da conservare come riserva e impiegare se il tiraggio delle misure lo richiederà. Il quadro appare comunque nettamente più fragile rispetto a quello pre-taglio della manovra da 4,6 miliardi di risorse, definanziate dal Fondo automotive fino al 2030 e, a conti fatti, ripristinati con un emendamento alla Camera per soli 400 milioni.

Gli 1,6 miliardi per la filiera cui fa riferimento il ministero sommano voci molte diverse, alcune delle quali in realtà destinate a una pluralità di settori e non solo all'automotive. Il calcolo include 200 milioni del Fondo automotive per il 2025

(erano 400 ma la manovra approvata dal consiglio dei ministri li ha dimezzati) , cui aggiungere 100 milioni di residui del 2024 dello stesso Fondo. Il Mimit cita inoltre 500 milioni di fondi per i contratti di sviluppo (fondi già esistenti, perché stanziati dal Pnrr, e destinati a 9 filiere strategiche tra cui l'auto). Per il 2026 e il 2027, dopo il taglio del Fondo automotive, erano rimasti in dote 200 milioni annui (400 in totale). L'emendamento presentato alla Camera raddoppia la cifra, portandola a 400 milioni annui quindi 800 milioni totali. Di qui il conteggio Mimit di 1,6 miliardi nel triennio. Ci sono infine i residui degli eco-bonus, quindi degli incentivi all'acquisto, pari a 337 milioni del 2023 e 100 del 2024 (la stima iniziale di 240 milioni è stata rivista). Per questi fondi non è stata ancora decisa la modalità di impiego. Le risorse del Fondo automotive sono giudicate comunque ancora insufficienti da Anfia (l'associazione dei componentisti), che chiede anche misure più incisive di quelle su cui punta il Mimit: cioè un credito d'imposta mirato per la ricerca, tagli alla bolletta elettrica e incentivi ai veicoli commerciali piuttosto che contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione che poco si addicono alle aziende del settore.

La linea in Europa

Urso intanto incassa, con il ritorno di Stellantis nell'associazione europea Acea, una sponda importante alle posizioni che il governo sta tenendo nel consesso Ue per modificare le regole sulla conversione dei motori endotermici. Della linea italiana in Europa ha parlato ieri anche la premier, nelle comunicazioni alla Camera in vista del Consiglio europeo. «Un modello di decarbonizzazione basato unicamente sull'elettrico, se fosse confermato, rischierebbe di portare al collasso l'intera industria automobilistica» ha detto Meloni, ribadendo la richiesta italiana, contenuta nel non-paper elaborato insieme alla Repubblica Ceca, di «riaprire il capitolo della neutralità tecnologica» (l'idea è fare spazio anche ai biocarburanti, ndr) e di sospendere le multe per le aziende costruttrici che potrebbero scattare nel 2025 al mancato raggiungimento dei target intermedi di riduzione della CO2, «perché stanno già portando alla chiusura di molti stabilimenti». Non è mancata una polemica con M5S, con accuse reciproche di non aver utilizzato il golden power per fermare la fusione, a forte trazione francese, di Fca con Peugeot da cui è nata Stellantis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Premio Nazionale per l'Innovazione a 42 campioni italiani

Nicoletta Picchio

Un premio per stimolare l'innovazione e dare un riconoscimento a chi si è distinto nel promuovere il progresso. Si è tenuta ieri la cerimonia di premiazione della XIV edizione del Premio Nazionale per l'Innovazione – Premio dei Premi, un'iniziativa istituita presso la Fondazione Cotec (nata nel 2001), su concessione del presidente della Repubblica. I vincitori sono stati selezionati da alcune organizzazioni, Abi, Adi, Cna, Confcommercio, Confindustria, PNI Cube, e istituzioni come il ministero dell'Istruzione e quello della Funzione Pubblica. Sono stati premiati per il 2024 grandi gruppi e piccole imprese, scuole e start up tecnologiche, per un totale di 42 campioni dell'innovazione.

All'interno del Premio dei Premi, per la categoria industria e servizi, Confindustria ha assegnato anche quest'anno il "Premio Imprese per l'Innovazione" a 12 aziende che hanno investito con successo in ricerca, sviluppo e innovazione.

Le vincitrici di questa XIV edizione sono: VDA Group (per la categoria Award); Attilio Carmagnani "AC", Creative Words, Flash Battery, Greenergy, IPM, Oerlikom, Friction System, Tubettificio Robbiese (per la categoria Prize); Ericsson Telecomunicazioni, Faiveley Transport Italia, Giocamondo Study, GPS Standard (per la categoria Finaliste).

«Confindustria crede molto in questo premio che negli anni ha contribuito a rafforzare e diffondere la cultura delle imprese su temi fondamentali come ricerca, sviluppo e innovazione. I progetti vincitori rappresentano un esempio per le altre imprese e un volano nell'ecosistema dell'open innovation», è il commento di Riccardo Di Stefano, delegato di Confindustria per Education e Open Innovation. «Le imprese che investono in ricerca e sviluppo – ha continuato Di Stefano – crescono di più, non solo consolidando i risultati raggiunti, ma riscendo a pianificare in maniera strategica gli scenari futuri».

Tra le 12 imprese che hanno vinto il Premio IXI, 8 hanno ricevuto anche il Premio dei Premi: Ericsson Telecomunicazioni, Faiveley Transport Italia (categoria grandi gruppi); Attilio Carmagnani "AC", Greenergy, IPM, Oerlikon Friction System, Tubettificio Robbiese, VDA Group (categoria Pmi). Il Premio Imprese per l'Innovazione è il primo in Europa ad aver adottato i parametri dell'European Foundation for Quality Management ed è stato realizzato in collaborazione con la Fondazione Giuseppina Mai, oltre che Fondimpresa, Cerved, IWS e Warrant Hub e il supporto tecnico dell'Associazione Premio Qualità Italia. È un percorso a 360 gradi e riguarda innovazione di prodotto, processo e modelli di business.

Rinnovabili, disco verde di Bruxelles: 9,7 miliardi per le tecnologie mature

Celestina Dominelli



ROMA

Arriva dopo un lungo confronto l'atteso via libera della Commissione Europea al decreto Fer X transitorio, lo schema di nuovi incentivi per le rinnovabili mature (solare fotovoltaico, eolico onshore, idroelettrico e gas residuati dei processi di depurazione) che andrà a sostenere, per il solo 2025, un contingente massimo di 17,65 gigawatt di nuova capacità green, di cui 3 Gw destinati a impianti fino a 1 MW e la restante parte per quelli di potenza superiore, con un cronoprogramma che dovrà vedere l'entrata in servizio dei progetti incentivati entro 36 mesi dalla data di concessione dell'aiuto. «Il via libera è un passo importante verso l'innovazione che serve al Paese nel percorso di transizione - ha commentato ieri il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin -. L'Italia ora potrà rafforzare la sua sicurezza energetica, riducendo la dipendenza dall'estero e liberando tutto il potenziale rinnovabile».

Nella nota con cui Bruxelles ha accordato il suo ok allo schema incentivante, ora trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione, si sottolinea che il regime ha una dotazione di 9,7 miliardi di euro e che la mossa del governo italiano «rispetta le condizioni stabilite nel quadro temporaneo di crisi e transizione». In particolare, l'aiuto sarà concesso in base a un regime comprensivo di stime di volume e dotazione e l'importo dei sostegni - che verranno concessi prima del 31 dicembre 2025 - sarà determinato mediante procedura di gara «aperta, chiara, trasparente e non discriminatoria», in cui i beneficiari presenteranno un'offerta relativa alla tariffa incentivante necessaria per realizzare ogni singolo progetto.

L'aiuto assumerà la forma di pagamento variabile nell'ambito, come noto, di un contratto bidirezionale per differenza per ogni kilowattora di energia elettrica prodotta e immessa nella rete. La tariffa incentivante sarà versata su un periodo di 20

anni. Gli impianti sotto un megawatt potranno accedere direttamente al sistema: in questo caso il prezzo di esercizio è fissato dall'Arera e l'importo del sostegno sarà quantificato confrontando il prezzo di esercizio con l'asticella di mercato dell'energia elettrica. Quando il primo supera il secondo, la differenza sarà versata dallo Stato al beneficiario in aggiunta al prezzo di mercato. Di contro, quando il prezzo di riferimento supera quello di esercizio, avverrà l'inverso e i beneficiari dovranno "restituire" la differenza.

Nei casi in cui gli impianti devono poi ridurre la produzione in base a ordini di spedizione o in caso di prezzi dell'energia elettrica nulli o negativi sul mercato del giorno prima, la tariffa incentivante sarà concessa per la produzione potenziale di energia elettrica invece che per quella effettiva. Il contratto bidirezionale per differenza sosterrà solo il 95% dell'energia elettrica prodotta da ciascun beneficiario, lasciando il restante 5% esposto al rischio di mercato.

«È un segnale molto positivo per il mercato, che pone le basi per sostenere investimenti continui e di lungo termine nel nostro Paese», commenta con Il Sole 24 Ore l'avvocato Carlo Montella, founder di Green Horse Advisory, che ha una vasta esperienza nel project financing collegato al mondo dell'energia e che tratteggia una rotta puntuale per il finanziamento di progetti green non supportati da incentivi pubblici. «In questo caso - spiega il legale - l'interesse delle banche si concentra principalmente sulle tecnologie più mature, ovvero il solare e l'eolico. Questo perché tali tecnologie presentano un Lcoe più basso, ovvero costi di produzione più sostenibili in un contesto di mercato, rendendole quindi più facilmente finanziabili. In assenza di incentivi, lo strumento alternativo preferito dalle banche è rappresentato dai Ppa (Power Purchase Agreements), soprattutto fisici piuttosto che virtuali, stipulati su un orizzonte temporale di medio-lungo termine». È però necessario distinguere tra solare ed eolico, spiega ancora Montella. «Nel caso del solare, le operazioni di finanziamento assistite da Ppa in grado di essere attrattivi anche per gli sponsor, si concentreranno, a nostro avviso, nelle regioni centrali e settentrionali. Gli impianti solari situati nel Sud Italia, dove si concentra la maggior parte delle installazioni, sono invece esposti, a una serie di variabili, a cominciare dal rischio di "cannibalizzazione", con prezzi di vendita dell'energia che tendono a ridursi significativamente, fino a livelli vicini allo zero». E questi fattori, conclude Montella, «incidono sul prezzo dei Ppa che, dunque, risultano poco attrattivi nel Sud Italia e nelle isole».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INTERVENTO

Serve cultura, non bastano vigilanza e sanzioni

Rosario De Luca

La sicurezza sul lavoro deve essere una priorità assoluta per il nostro Paese. Un valore imprescindibile che non deve essere considerato un costo, ma un investimento in serenità sociale per tutti gli attori del mercato: imprenditori, professionisti e lavoratori, dipendenti e autonomi. Diffondere una cultura della prevenzione significa valorizzare l'essere umano, garantire un ambiente sereno e migliorare la produttività aziendale. Le aziende che adottano politiche efficaci in materia di sicurezza ottengono maggiore fiducia dai dipendenti e un clima lavorativo più positivo. Da un'indagine condotta su un campione significativo di consulenti del lavoro che affiancano le Pmi nella gestione della sicurezza è emerso come, nell'ultimo anno, le imprese abbiano mostrato maggiore attenzione al tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Tra i fattori principali spiccano l'approvazione di nuove norme, l'attenzione mediatica, l'incremento dei controlli e un cambio culturale nelle aziende. Le imprese hanno migliorato la formazione del personale e svolto con più precisione gli adempimenti richiesti, spinti anche dalle nuove disposizioni normative che hanno portato a verifiche più accurate degli ambienti e degli adempimenti. Si sta generando un nuovo trend che può accrescere la sicurezza nei luoghi di lavoro, a patto di rafforzare la dimensione culturale e promuovere orientamento e formazione fin dall'età scolastica, responsabilizzando lavoratori e imprenditori di domani. L'obiettivo "zero morti sul lavoro" è ambizioso, ma deve essere perseguito con impegno e determinazione. La legge 56/2024 rappresenta un importante passo avanti: l'aumento degli ispettori, il contrasto alle violazioni e l'introduzione della "patente a crediti" per le imprese di qualità contribuiscono all'emersione del lavoro nero. Decisivo è anche aver ricondotto nell'alveo penale gli appalti illeciti e la somministrazione fraudolenta, intervento auspicato dal Consiglio nazionale dell'Ordine sin dall'infausta depenalizzazione del 2016. Tuttavia, vigilanza e sanzioni non bastano. Il punto fondamentale resta la diffusione di una cultura della prevenzione, un impegno che parte dai giovani e che ispira da sempre l'operato della categoria. Infatti, da sempre i consulenti del lavoro promuovono etica e sicurezza nel mondo del lavoro. Ne è un esempio l'intesa con l'Inail per promuovere buone pratiche e strumenti formativi, con particolare attenzione ai soggetti più deboli della società. Senza dimenticare il nostro impegno nella diffusione della cultura della legalità e della sicurezza sul lavoro tra le nuove generazioni. "GenL - Generazione Legalità" è infatti il nome del videogame creato dalla nostra Fondazione studi, che promuove il rispetto delle regole e sensibilizza i giovani sui temi del lavoro etico e della legalità. Finora, oltre

900mila studenti hanno preso parte alle sfide del gioco, imparando a distinguere il lecito dall'illecito. La cultura della sicurezza si diffonde efficacemente anche così.

Presidente del Consiglio nazionale dell'Ordine dei consulenti del lavoro

© RIPRODUZIONE RISERVATA