



RASSEGNA STAMPA

**1° incontro Tavolo Sviluppo Automotive
(6 Dicembre 2023)**

Articoli dal 6 al 7 Dicembre 2023

Torino, 7 dicembre 2023

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1	Il Sole 24 Ore	07/12/2023	<i>Componentistica in serio pericolo (M.Meneghello)</i>	2
20	Il Sole 24 Ore	07/12/2023	<i>Stellantis, si' al milione di veicoli. Resta il nodo sui tempi del piano (F.Greco)</i>	3
35	Corriere della Sera	07/12/2023	<i>Stellantis, allarme dei sindacati. Il governo: aumenti la produzione (C.Voltattorni)</i>	5
27	La Repubblica	07/12/2023	<i>"Un milione di veicoli". Tra governo e Stellantis intesa sulla produzione (D.Longhin)</i>	7
27	La Stampa	07/12/2023	<i>Governo in pressing su Stellantis. L'azienda: "Impegni confermati" (L.Di Paco)</i>	8
18	Il Messaggero	07/12/2023	<i>Automotive, dal governo ultimatum a Stellantis (G.Andreoli)</i>	9
17	Il Giornale	07/12/2023	<i>"Incentivi solo a chi produce in Italia" (P.Bonora)</i>	10
1+3	Avvenire	07/12/2023	<i>Auto, il patto (sulla carta) c'e' (P.Alfieri)</i>	12
1+2	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	07/12/2023	<i>Tavolo dell'auto, fumata grigia (N.La Zita)</i>	14
23	Il Secolo XIX	07/12/2023	<i>Stellantis, dialogo con il governo. L'azienda: "Impegni confermati" (L.Di Paco)</i>	16
1+9	La Nuova del Sud	07/12/2023	<i>L'azienda a Roma per un confronto sulla transizione all'elettrico, entro fine anno attivi 5</i>	17
4/6	Nuovo Molise	07/12/2023	<i>Stellantis, per ora solo fuffa</i>	19
2	Torino Cronacaqui	07/12/2023	<i>Urso: "Stellantis usa incentivi per produrre all'estero, ora basta"</i>	22
	Corriere.it	07/12/2023	<i>Stellantis, allarme dei sindacati. Urso: ok incentivi ma aumenti la produzione in Italia</i>	24
	Ilgiornale.it	07/12/2023	<i>"Incentivi solo a chi produce in Italia"</i>	25
	LeaseNews.it	07/12/2023	<i>Anfia: primo incontro al tavolo automotive del MiMIT</i>	28
	Primatorino.it	07/12/2023	<i>Stellantis, Cirio: "Solo il 20% degli incentivi messi per sostenere il mercato dell'auto viene usato"</i>	29
	Termolionline.it	07/12/2023	<i>«Un milione di veicoli da produrre in Italia»: il confronto serrato con Stellantis</i>	33
	Torino.corriere.it	07/12/2023	<i>Cirio vuole piA¹ auto e striglia Stellantis: A«Basta scivoloni come la vendita delle fabbriche sui s</i>	37

AUTOMOTIVE

Componentistica
in serio pericolo

Matteo Meneghello — a pag. 2

Componentistica, competitività a rischio se scompare Taranto

Automotive

Bonometti: «Per l'Italia, priva di materie prime, l'industria di base è chiave»

Matteo Meneghello

Figlie di un'Ilva minore. Come le aziende dell'indotto piemontese legato al sito di Novi Ligure; ma anche come le carpenterie e tutta la catena della subforniture del Nord Italia, un tempo legate a doppio filo a Fiat e oggi diversificate lungo una committenza Tier1 localizzata soprattutto in Germania ed Europa dell'Est (con una conseguente diversificazione anche degli acquisti di acciaio). La filiera della componentistica auto italiana ha smarrito da anni il contatto con Taranto, in parallelo con la riduzione di gamma e tonnellaggio. Il legame però resta, e la perdita definitiva di un interlocutore italiano rischierebbe, secondo i principali protagonisti, di minare ulteriormente la capacità competitiva non solo delle singole imprese, ma dell'intero Sistema

Paese. «La filiera bresciana e lombarda della componentistica automotive rischia di dovere pagare anche questo prezzo» spiega Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr, fornitore automotive da circa 800 milioni di fatturato. «Il tema – spiega – è di politica industriale: per un Paese come l'Italia, privo di materie prime, l'industria di base è fondamentale. Privarsi di un asset come la principale acciaieria significa rendere la dorsale manifatturiera ancora più vulnerabile. Si tratta di un tema critico, a maggior ragione in uno scenario come quello attuale, che vede un rischio di indebolimento dell'industria europea, in parallelo con il percorso di transizione energetica Ue e con la filiera corta che sta diventando un fattore strategico ineludibile». «Siamo in apprensione – gli fa eco Roberto Vavassori, presidente di Anfia –: la disponibilità di acciaio è fondamentale per l'operatività dei nostri associati e rischiare di perdere ulteriore competitività, sia a livello nazionale che europeo, non è accettabile». Il rischio è anche trovarsi in futuro di nuovo in balia di una dinamica di prezzo di difficile controllo, come nell'ultima recente stagione. «Ora

la situazione si è normalizzata – conclude Vavassori – ma non possiamo dirci soddisfatti della capacità competitiva del settore, soprattutto sul fronte energetico. Dobbiamo dare prova di compattezza, come stiamo facendo in questi giorni con l'avvio del tavolo per l'automotive».

Tornando al legame con l'ex Ilva, in questi anni il flusso di forniture da Taranto verso la filiera italiana dell'auto si è progressivamente deteriorato e il timore che la crisi di governance tra il socio privato e il Governo possa dare il colpo di grazia a questo legame storico è diffuso. «Si può dire – riflette Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione che raggruppa le realtà della distribuzione e della prelaborazione siderurgica – che Ilva e Fiat siano cresciute insieme; negli anni l'una ha contribuito al successo dell'altra e insieme hanno reso fiorente la filiera. Ma 15 anni fa il 60% del consumo dipendeva da Ilva, oggi invece il legame è minimo, come è evidente dai dati produttivi, mentre sul mercato registriamo regolarmente la presenza di altri player europei e anche di produttori asiatici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Stellantis, sì al milione di veicoli Resta il nodo sui tempi del piano

Auto

L'intesa doveva già essere firmata in estate: ora si parte con i sottogruppi di lavoro

Nuovo tavolo in plenaria, con tutte le parti coinvolte, convocato per fine gennaio

Carmine Fotina
Filomena Greco

L'obiettivo, la produzione in Italia di 1 milione di veicoli da parte di Stellantis, è confermato, ma lo sono anche tutte le incognite perché si concretizzi. Il tavolo per lo sviluppo dell'automotive che si è svolto ieri al ministero delle Imprese e del made in Italy non si è aperto in un clima gioviale, raccontano i presenti. Il titolare del Mimit, Adolfo Urso, ha citato una serie di elementi che forse, negli ultimi giorni, non hanno contribuito a preparare l'incontro nel migliore dei modi, a cominciare dall'invio da parte di Stellantis di 15mila mail ai suoi dipendenti per incentivare l'esodo volontario, l'annuncio di vendita dello stabilimento Maserati di Grugliasco pubblicato sul sito immobiliare.it, le voci sull'assegnazione della Panda elettrica allo stabilimento in Serbia e non a Pomigliano. Va ricordato che si tratta di un dialogo che si sta protraendo oltre ogni aspettativa. Il governo puntava a un accordo con Stellantis su livelli produttivi, ricerca, filiera e occupazione da firmare già entro la pausa estiva. Poi si è arrivati a fine anno e ora si preannunciano sottogruppi di lavoro tematici – cinque in tutto, su volumi, tempistiche e incentivi, efficientamento degli stabilimenti, Ricerca e sviluppo, componentistica, occupazione – e, per fine gen-

naio, un nuovo tavolo in plenaria come quello di ieri, con sindacati, componentisti (Anfia) e rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti dell'azienda.

Uno schema di accordo, secondo quanto riferito da alcune fonti tecniche, era già pronto poi alcune richieste di integrazioni giunte direttamente da Palazzo Chigi hanno frenato i progressi del dossier. Urso ora ribadisce l'obiettivo di arrivare a 1 milione di veicoli prodotti in Italia, «in modo progressivo e continuativo», con la possibilità di coinvolgere altre case costruttrici per ulteriori 500mila unità. E Stellantis conferma di lavorare verso il target di 1 milione (tra auto e veicoli commerciali). Ma un disallineamento sembra esserci sui tempi: il Mimit e una parte dei sindacati vorrebbero tagliare il traguardo già a fine 2028, il gruppo guidato da Carlos Tavares indica il 2030.

In primo piano resta il tema degli incentivi per le vetture meno inquinanti. Il Mimit è intenzionato a ripristinare l'ecobonus nel 2024 con l'idea di lanciare una campagna di un anno per poi decidere se confermarla o rivederla in base a come cambierà l'attuale delta tra auto immatricolate in Italia (siamo a 1,5 milioni l'anno) e autovetture prodotte negli stabilimenti italiani (meno di mezzo milione nel 2022, 685mila se si considerano anche i commerciali leggeri). Ci sono a disposizione gli avanzi dei vecchi ecobonus per le auto elettriche e ibride - circa 300 milioni - e la quota annuale (650 milioni) a valere sul Fondo automotive che ha una disponibilità residua di 6 miliardi fino al 2030, inclusi gli aiuti alla filiera, a loro volta congelati in attesa di arrivare ad un accordo. Non è ancora chiaro né quando la nuova tornata di aiuti partirà né se e come sarà rimodulata. Bisognerà poi capire se potrà essere mutuato anche in Italia l'esempio francese – a cui il ministero guarda con grande interesse – che prende in considera-

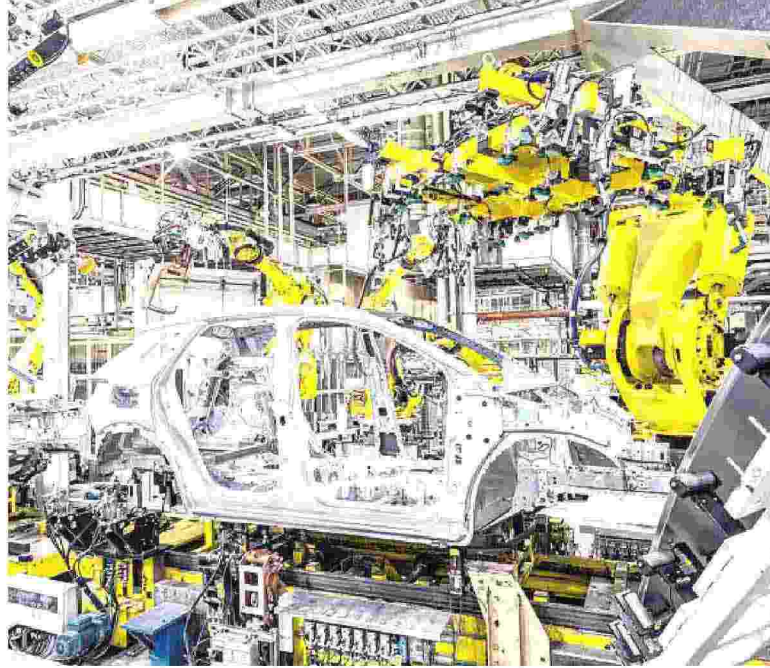
zione anche i fattori ecologici, produttivi e logistici, e non solo le emissioni allo scarico, penalizzando di fatto le produzioni dell'elettrico made in China.

I vertici italiani di Stellantis – il responsabile di Corporate Affairs Italia, Davide Mele, insieme al responsabile delle Relazioni Istituzionali, Daniele Chiari e il responsabile delle Risorse umane, Giuseppe Manca – hanno messo in evidenza il peso del Gruppo per l'economia italiana grazie ad un surplus di 11 miliardi, dal 2021, generati grazie a veicoli prodotti in Italia ed esportati in tutto il mondo. Allo stesso tempo però hanno ribadito che l'obiettivo finale di un milione di veicoli prodotti in Italia dipende comunque da una serie di fattori abilitanti: la cancellazione di norme come il nuovo Regolamento per i motori Euro 7 – che andrà al voto finale il 14 dicembre – «per continuare a produrre auto di piccole dimensioni a prezzi accessibili per i clienti», il sostegno del mercato attraverso incentivi alle vendite e infine na maggiore competitività dei costi, compresi quelli energetici, per l'intera catena di fornitura. Tra le righe pesano alcuni nodi industriali che preoccupano i sindacati – al tavolo le segreterie nazionali di Fim, Fiom, Uilm, Ugl e Fismic – e da cui dipende la tenuta produttiva degli stabilimenti italiani. La produzione della Panda a Pomigliano è legata a doppio filo al dossier sul futuro Euro 7: se l'Europa spingerà su obiettivi di emissioni più ambiziosi, sarà difficile mantenere in Italia la produzione di una city car che è sì il modello più venduto, ma con margini risicati. A Mirafiori la variabile è rappresentata dai volumi, dimezzati, dei modelli Maserati e dalla complessa transizione all'elettrico del Tridente, con la produzione l'anno prossimo dei modelli Gt e Gran Cabrio in versione bev e le incognite sulla futura Quattroporte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GLI INCENTIVI
Il Mimit è
intenzionato
a ripristinare
l'ecobonus
nel 2024
e lanciare
una campagna
di un anno**



La tempistica.

Il Mimit e una parte dei sindacati vorrebbero tagliare il traguardo già a fine 2028, il gruppo guidato da Carlos Tavares indica il 2030

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Stellantis, allarme dei sindacati Il governo: aumenti la produzione

Urso: risorse per 6 miliardi fino al 2030. La Fiom: non vediamo garanzie sul lavoro

di **Claudia Voltattorni**

ROMA Da un lato del tavolo a Palazzo Piacentini a Roma, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. Dall'altra parte, Stellantis, che schiera Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs Italia. In mezzo 7 Regioni (Piemonte, Abruzzo, Lazio, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Molise), Anfia e i sindacati di settore - Fiom-Cgil, Fim-Cisl, Uilm, Ugl, Fismic. Il primo tavolo permanente per lo sviluppo Automotive istituito dal ministero di via Veneto d'intesa con Stellantis si conclude con molte promesse e altrettanti dubbi.

Arrivare ad un milione di veicoli - auto e veicoli commerciali - prodotti in Italia è «l'ambizione» della multinazionale Stellantis che ha ribadito «la centralità dell'Italia nella strategia globale del gruppo e la volontà di creare

un futuro sostenibile per le attività italiane che hanno già contribuito alla bilancia commerciale italiana con un surplus di 11 miliardi di euro dalla creazione di Stellantis nel 2021». Ma «per raggiungere gli obiettivi finali - specifica Mele -, sono cruciali una serie di fattori abilitanti specifici: come la cancellazione dell'impatto della normativa Euro 7» e «incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici», per «sostenere il mercato e la competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani».

Il ministro Urso risponde che si può contare fino al 2030 su 6 miliardi di euro nel fondo per l'Automotive, risorse «da dirigere sia agli incentivi sia sul fronte dell'offerta e quindi per favorire gli insediamenti di altri siti produttivi e la riconversione all'elettrico». Ma «deve aumentare il numero di auto prodotte in Italia, perché nel 2022, l'80% degli incentivi sono andati ad auto prodotte all'estero, non ce lo possiamo consentire».

Con 450 mila auto prodotte in Italia e 1,4 milioni di immatricolazioni, secondo Urso va ristretto il delta tra le due cifre. Ma gli incentivi per la rottamazione nel 2024 saranno rinnovati e l'obiettivo è di 1 milione di veicoli Stellantis prodotti all'anno. Perciò bisognerà arrivare «a breve, con tutti gli attori ad un accordo di sviluppo nel nostro Paese», e il tavolo permanente che si riunirà «in maniera continuativa» serve a questo.

Per ora però, si tratta soprattutto di annunci e buone intenzioni e sia le Regioni sia i sindacati chiedono un piano di sviluppo e «più garanzie». Per Michele De Palma (Fiom) «Stellantis non ha ancora risposto alla domande se ha intenzione di fare investimenti o chiudere gli stabilimenti: di fronte all'obiettivo di un milione di veicoli ci sono tutti i lavoratori di tutti gli stabilimenti che continuano ad essere in cassa integrazione, dal 2014 abbiamo perso più di 11.500 lavoratori», quindi «ci sono modelli che garantiscono

l'occupazione? I lavoratori usciranno dalla cassa integrazione?». La Fiom chiede certezze alla multinazionale e che «garantisca ricerca, sviluppo e produzione nel nostro Paese». Anche Rocco Palombella (Uilm) chiede che «si passi dalle dichiarazioni ai fatti concreti, confrontandoci stabilimento per stabilimento», e Fernando Uliano (Fim-Cisl) si augura che «non sia l'ennesimo annuncio, ora è determinante il piano operativo». Nei giorni scorsi Stellantis ha inviato 15 mila mail ai dipendenti per verificare eventuali uscite volontarie dall'azienda.

Intanto però il ministro Urso punta ad attrarre nuovi produttori e a raggiungere 1,5 milioni di veicoli prodotti: «Stiamo lavorando affinché altri si insedino nel nostro Paese», dice. Il prossimo incontro automotive sarà in gennaio con cinque gruppi di lavoro su mercato competitività, componentistica, lavoro e su ricerca, sviluppo e centri di ingegneria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1

milione
di veicoli
all'anno in Italia
è l'obiettivo
di Stellantis

Grugliasco

Una scocca
per Maserati
Ghibli in fase
di produzione
nello
stabilimento
di Grugliasco,
messo
ufficialmente
in vendita
da Stellantis
nelle scorse
settimane
e che chiuderà
i battenti
entro fine anno



In Serbia

Lo stabilimento
di Kragujevac,
negli ex
impianti
Zastava
acquisiti da Fiat
nel 2008 in
Serbia dove
Stellantis
inizierà la
produzione
della Panda
elettrica

I volti



In alto Adolfo
Urso, ministro
delle Imprese e
del Made in
Italy (Mimit) e
sotto Carlo
Tavares
amministratore
delegato di
Stellantis, nata
dalla fusione
tra i gruppi Fiat
Chrysler
Automobiles e
Psa

L'incontro

Il primo
incontro del
tavolo
permanente
per lo sviluppo
automotive,
istituito con
Stellantis, si è
tenuto ieri
al ministero
delle Imprese e
del Made in
Italy



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'INDUSTRIA

“Un milione di veicoli” Tra governo e Stellantis intesa sulla produzione

di **Diego Longhin**

ROMA – Il governo alza l'asticella degli obiettivi sul fronte auto. Non solo riportare la produzione di veicoli a 1 milione, ma arrivare nei prossimi anni a 1,5 milioni, portando in Italia un nuovo costruttore. Sul primo traguardo, 1 milione, Stellantis, sindacati, Regioni e aziende dell'indotto, rappresentate dall'Anfia, hanno detto «sì» nella prima riunione del “Tavolo sviluppo automotive” al ministero delle Imprese e del Made in Italy. Un numero non lontano dalle performance attuali: il 2023 si chiuderà con una produzione tra i 700 e gli 800 mila veicoli. L'obiettivo di 1 milione nelle fabbriche del gruppo italo-francese guidato dall'amministratore delegato Carlos Tavares è praticabile. Il ministro Adolfo Urso, però, rilancia. Obiettivo finale? Arrivare a 1,5 milioni di veicoli «attirando in Italia nuovi costruttori».

Sul tavolo Urso mette 6 miliardi di euro del Fondo per l'automotive fino al 2030. Ci sono poi 13 miliardi in campo per il Piano Transizione 5.0 nel 2024 e 2025 per l'innovazione tecnologica green e digitale delle imprese. Poi i 3 miliardi del fondo batterie varato ieri da Bruxelles, sen-

za considerare i fondi avanzati dagli incentivi 2023 e 2022, più di mezzo miliardo, che dovrebbero essere rimessi in circolo. Urso è stato chiaro: «Bisogna consentire ai cittadini di cambiare macchina con auto prodotte nel nostro Paese. L'80% degli incentivi sono andati ad auto fatte all'estero. Faremo un nuovo ecobonus che deve avere l'obiettivo di aumentare la produzione in Italia. Altrimenti destineremo queste risorse ad altro, alle politiche industriali». Un nuovo sistema di incentivi che il settore vorrebbe veder debuttare al più presto. C'è un tentativo in corso di varare le modifiche entro fine anno. Operazione difficile, visti i tempi tecnici. Se il ministero delle Imprese e del Made in Italy, che si deve mettere d'accordo con i colleghi dell'Ambiente e dell'Economia, ci dovesse riuscire, lo schema di incentivi di gennaio non sarebbe più quello varato dal governo Draghi.

«Questo tavolo rappresenta un punto di svolta contro il declino produttivo», dice Urso che non ha risparmiato critiche, così come il governatore del Piemonte Alberto Cirio, a Stellantis, gruppo partecipato da Exor che controlla anche *Repubblica* attraverso Gedi, rispetto alla comunicazione all'esterno sulla ven-

data dei siti italiani sulle piattaforme on-line e sugli annunci della produzione della Panda elettrica in Serbia. La riunione si è chiusa con la creazione di cinque sottotavoli (Volumi e produzione, Ricerca e sviluppo, Componentistica, Transizione e Occupazione e formazione) per arrivare nel giro di qualche mese a una bozza di «programma di sviluppo».

Stellantis ha ribadito «la centralità dell'Italia nella strategia globale e la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane, oltre all'ambizione di raggiungere 1 milione di veicoli». Ha sottolineato la necessità di rivedere gli standard Euro 7, gli incentivi per auto e colonnine e di avere un costo dell'energia competitivo. I sindacati chiedono che si passi dalle parole ai fatti. «È necessario un confronto stabile, sito per sito», spiega il segretario Uilm, Rocco Palombella. «Speriamo che non sia l'ennesimo annuncio. Ora è determinante il piano operativo», dice Ferdinando Uliano, segretario Fim. «Stellantis non ha dato sicurezze, i fondi pubblici devono garantire produzione e lavoro», sottolinea Michele De Palma, numero uno Fiom. **L'Anfia** con Roberto Vavassori auspica che «lo spirito costruttivo porti a risultati concreti». © RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il ministro Urso:
“Nuovi incentivi
solo se aumenta
il made in Italy”**

Dialogo avviato al tavolo di settore per arrivare all'obiettivo di produrre un milione di veicoli

Governo in pressing su Stellantis L'azienda: "Impegni confermati"

IL CASO

LEONARDO DIPACO
TORINO

Il tavolo automotive, definito dal presidente di Stellantis John Elkann simbolo di «buona politica», dopo la prima riunione svoltasi ieri a Roma nella sede del ministero delle Imprese e del Made in Italy ha trovato subito una convergenza di intenti fra tutti gli attori coinvolti.

Secondo azienda, governo, rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti Stellantis, sindacati e Anfia, l'obiettivo di arrivare a produrre un milione di veicoli è raggiungibile. Ma molto dipenderà, ha fatto sapere il gruppo nato dalla fusione fra Fca e Psa, «da fondamentali e specifici fattori abilitanti quali la cancellazione delle norme regolamentari quali l'Euro 7 per continuare a produrre auto di piccole dimensioni a prezzi accessibili, il sostegno del mercato attraverso incentivi alle vendite e la competitività dei costi, compresi quel-

li energetici, per l'intera catena di fornitura».

Il tavolo automotive, ha detto il numero uno del Mimit, Adolfo Urso, «rappresenta un punto di svolta per il sistema Paese per raggiungere un obiettivo ambizioso, ma concreto: investire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia per raggiungere la soglia di un milione di veicoli da parte dell'azienda nei siti produttivi italiani. Dobbiamo destinare tutte le risorse che abbiamo per aumentare la produzione italiana in modo progressivo fino a raggiungere quell'obiettivo». L'anno scorso, ha aggiunto il ministro, «in Italia sono state prodotte appena 450 mila autovetture a fronte di un milione e 400 mila immatricolazioni e l'80% degli incentivi sono finiti ad auto prodotte all'estero, anche da Stellantis. Questo non può più accadere».

Anche il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, nella veste di coordinatore delle regioni che ospitano stabilimenti Stellantis, definisce «inaccettabile» il fatto che «so-

lo il 20% degli incentivi messi in campo per sostenere il mercato dell'auto viene usato per acquistare auto italiane» e chiama a raccolta «l'impegno di tutti per rilanciare la produzione e arrivare almeno al primo obiettivo di produrre un milione di veicoli». L'azienda, presente a Palazzo Piacentini con il responsabile di Corporate Affairs Italia di Stellantis, Davide Mele, raccoglie l'assist. «Abbiamo presentato un piano condiviso con missioni specifiche per ogni stabilimento che porterà il gruppo a produrre il più ampio portafoglio di veicoli degli ultimi 10 anni, ampliando l'offerta dei nostri 10 marchi per coprire altrettanti segmenti di mercato».

Soddisfatta dell'esito del tavolo l'Anfia, con il presidente Roberto Vavassori che parla di «un momento significativo per il settore automotive italiano: auspichiamo che lo spirito costruttivo e di comunione di intenti emerso oggi possa portare a dei risultati concreti nei prossimi mesi».

Più prudenti, come da copione, i sindacati. Per Ferdinan-

do Uliano, segretario nazionale Fim Cisl, «sono due anni che chiediamo un piano di sviluppo e occupazione concreto, per noi è determinante. Stiamo affondando negli annunci, speriamo che questo non sia l'ennesimo». Simili i concetti espressi da Michele De Palma, segretario generale Fiom Cgil: «Devono essere chiare e i finanziamenti pubblici, dichiarati dal Mimit con il fondo per l'automotive di 6 miliardi e altre risorse europee, devono essere vincolati a garantire la produzione in tutti gli stabilimenti, la ricerca e sviluppo e l'occupazione, anche a supporto dell'intera filiera della componentistica». L'obiettivo di un milione di vetture, ha detto il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, «è alla portata visto che già quest'anno la produzione di Stellantis dovrebbe attestarsi fra 700 e 800 mila veicoli, ma chiediamo che si passi a fatti concreti, confrontandoci stabilimento per stabilimento. Ora è determinante il piano operativo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per il gruppo servono
il cambio delle regole
sull'Euro 7
e misure per l'energia

ADOLFO URSO
MINISTRO
PER LE IMPRESE



Disponibili
sei miliardi di euro
nel fondo a sostegno
dell'automotive
da qui al 2030



Automotive, dal governo ultimatum a Stellantis

LA TRATTATIVA

ROMA Se entro un anno Stellantis non avrà fatto passi concreti per avvicinarsi al target di un milione di veicoli (non più solo privati, ma anche commerciali) prodotti in Italia, il governo è pronto a corteggiare un altro grande player mondiale. Mettendo sul piatto almeno una decina di miliardi di nuovi incentivi per la produzione e l'acquisto dei veicoli da parte dei consumatori. Il competitor prescelto può essere Toyota, che ha già uno stabilimento in Emilia Romagna, seppur non direttamente produttivo, oppure l'italiana Dr Automobiles Groupe (legata alle cinesi Chery Automobile, Jac Motors e Baic group), con uno sito sostanzialmente di assemblaggio in Molise. Ma ci sono anche gli altri nomi noti: da Volkswagen a Renault, da General Motors a Hyundai e Ford.

LA RIMODULAZIONE DEGLI AIUTI

Ancora nulla è deciso e la strada non è priva di grossi ostacoli economici, perché Stellantis è l'unico grande gruppo ad avere già stabilimenti produttivi in Italia (ce ne sono sei). Tuttavia il ministro delle Imprese Adolfo Urso anche ieri, a margine del primo tavolo di sviluppo dell'automotive con sindacati e filiera al Mimit, ha ribadito all'azienda italo-francese la strategia del governo.

Secondo i sindacati è una mossa di scacchi per arrivare a chiudere l'accordo. Chissà. In ogni caso, stando alle dichiarazioni ufficiali, l'esecutivo condivide con Stellantis, sindacati, Regioni e filiera dell'auto l'obiettivo del milione di veicoli. L'azienda, in fondo, lo avrebbe alla portata di mano: già quest'anno la produzione può arrivare a 700-800 mila vetture. E il

nuovo target, non più sulle sole auto private, riduce l'ambizione di circa 200 mila veicoli.

Il patto da firmare con l'azienda (dopo quello con Anfia), che il governo aveva annunciato per l'estate, slitta ancora: si potrebbe chiudere entro marzo. Stellantis chiede però al governo di adoperarsi per cancellare del tutto la normativa Ue sulle auto Euro 7 e poi aiuti sostanziosi. Sul piatto ci sono i sei miliardi su otto di incentivi avanzati dal Fondo automotive entro il 2030, ma si può attingere anche a una parte dei 13 miliardi del piano Transizione 5.0 per il 2024 e il 2025, dedicato all'innovazione sostenibile e digitale delle imprese, più altri fondi del Pnrr.

Come chiesto da Anfia si punta poi a rimodulare gli incentivi per l'acquisto. Non solo gli oltre 200 milioni che non sono stati spesi per auto elettriche e ibride dovrebbero essere messi sulle Euro 4 o Euro 5, ma i nuovi aiuti potrebbero diventare più incisivi per le vetture green e ibride, come per le società di noleggio e car sharing.

Per i sindacati, Fiom Cgil, Uilm Uil e Fim Cisl, mancano però da parte di Stellantis indicazioni chiare sul futuro degli stabilimenti e dell'occupazione. Della serie: non ha senso produrre di più mentre si licenzia (è stato appena varato il piano per 15 mila uscite "volontarie" in tutta Italia).

G. And.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SE NEL 2024 L'AZIENDA NON SI AVVICINERÀ AL MILIONE DI VEICOLI PRODOTTI IN ITALIA PRONTI 10 MILIARDI PER UN COMPETITOR



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL MINISTRO DEL MADE IN ITALY AL TAVOLO SULL'AUTO

«Incentivi solo a chi produce in Italia»

Urso: oggi l'80% dei fondi va alle case straniere. Stellantis deve superare il milione di unità

Pierluigi Bonora

■ Cinque tavoli di lavoro presidiati dal ministero delle Imprese e del Made in Italy e con la segreteria tecnica affidata ad Anfia, l'associazione della filiera auto. Il «Tavolo automotive» convocato ieri dal ministro Adolfo Urso, che ha l'obiettivo di far tornare la produzione di veicoli in Italia a quota 1 milione, si divide dunque in cinque sottotavoli: il primo, su come utilizzare i 6 miliardi di risorse del fondo automotive; il secondo, su efficientamento produttivo, energia e logistica; il terzo, dedicato a sviluppo e innovazione; il quarto, per la componentistica; mentre il quinto verterà sui temi occupazione e formazione. Presenti, all'incontro con Urso, i vertici di Stellantis, l'Anfia, i sindacati e i presidenti delle Regioni in cui si trovano gli impianti Stellantis. Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs Italia del gruppo francese-italiano, ha di fatto ribadito i punti fermi anticipati nei giorni scorsi dall'ad Carlos Tavares: cancel-

lazione dell'impatto della normativa Euro 7 per continuare a produrre modelli accessibili in Italia, incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici al fine di sostenere il mercato e lo sviluppo della rete di ricarica, il miglioramento della competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani, incluso il costo dell'energia. E sempre Mele ha quindi ricordato gli 11 miliardi di surplus alla bilancia commerciale italiana dalla nascita di Stellantis a oggi.

La risposta di Urso: «Abbiamo 6 miliardi nel fondo per l'automotive da qui al 2030, ma deve aumentare il numero di auto prodotte nel nostro Paese. L'80% degli incentivi, nel 2022, sono finora andati ad auto prodotte all'estero. Questo non ce lo possiamo consentire. A questi 6 miliardi si aggiungono, anche per questo settore, i 13 che metteremo in campo per il Piano Transizione 5.0 nel 2024 e 2025, per l'innovazione tecnologica green e digitale delle nostre imprese e, quindi, anche di quelle dell'automoti-

ve». Il ministro, nel sottolineare che «si aggiungono poi i 2,5 miliardi di fondi Pnrr attraverso il Repower Eu», ha rilevato come «nel 2022 siano state immatricolate 1,4 milioni di vetture a fronte di una produzione italiana di 450mila: un delta così ampio non esiste in alcun Paese europeo».

Il piano per la rimodulazione degli incentivi, dunque, punta a stimolare la produzione di veicoli in Italia, *conditio sine qua non* per arrivare al traguardo di 1 milione nei prossimi anni. In proposito, per Ferdinando Uliano (Fim Cisl), «la discussione dovrà riguardare, non tanto l'italianità dei marchi Stellantis, ma quali e quanti nuovi modelli saranno prodotti qui».

In fatto di incentivi e sostegni, il governo sembra aver imboccato la strada della prudenza e della massima chiarezza sulla volontà di Stellantis di investire in Italia, aspetto che ha visto ieri il manager Mele assicurare «la centralità del Paese nella strategia globale del gruppo, insieme alla volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italia-

ne». Non possono infatti essere dimenticati, guardando alla sola (allora) Fiat, secondo un'analisi di Federcontribuenti, i 220 miliardi assorbiti dal 1975 tra casse integrative, prepensionamenti, rottamazioni, impianti in gran parte finanziati con risorse pubbliche e forme varie di contributi statali.

«L'obiettivo di un milione di veicoli è alla portata visto che già quest'anno la produzione di Stellantis dovrebbe attestarsi tra 700 e 800mila, ma chiediamo che si passi dalle dichiarazioni ai fatti concreti, con un confronto stabilito per stabilimento», le parole di Rocco Palombella, segretario generale Uilm.

Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha infine ricordato che «la filiera dell'automotive è l'unica, a oggi, a cui viene richiesta una completa decarbonizzazione dei prodotti al 2035 per regolamento europeo e che si è impegnata a raggiungere la neutralità carbonica dei processi produttivi entro l'anno 2040, per affrontare la più grande e veloce rivoluzione industriale».

TESORETTO

In cassa ci sono ancora 6 miliardi di soldi pubblici per il settore

450mila

Nel 2022 sono state immatricolate 1,4 milioni di vetture di cui solo 450mila prodotte in Italia





VISIONE
Il ministro Adolfo Urso ha presieduto, ieri a Roma, il «tavolo automotive»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INDUSTRIA Governo e Stellantis vogliono produrne 1 milione, incognite sui modi

Auto, il patto (sulla carta) c'è

L'obiettivo è condiviso da Stellantis e dal Governo: produrre un milione di auto in Italia. Parte di qui il tavolo di settore avviato ieri al Ministero del Made in Italy, in cui il gruppo auto si è impegnato ad assegnare nuove produzioni a ogni stabilimento, mentre il Governo ha promesso misure per la tran-

sizione ecologica. Impegni che andranno concretizzati nel tempo, e che per ora lasciano soddisfatti a metà i sindacati: l'anno scorso, in Italia, sono state prodotte appena 450mila auto.

Primopiano a pagina 3

Tavolo auto al via tra gli annunci «Obiettivo un milione di veicoli»

PAOLO M. ALFIERI
Milano

Se in un tempo non troppo lontano si promettevano un milione di posti di lavoro, oggi l'obiettivo (complesso, considerati numeri e incentivi attuali) è quello del milione di auto da produrre in Italia. È a questo dato che restano appesi i pur confessabili sogni e le ambizioni del tavolo sull'automotive tenutosi ieri al Mimit, che ha visto confrontarsi tutti i protagonisti del comparto, imprese, Regioni, sindacati ed Anfia, davanti ad un ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, che per primo ha alzato l'asticella. A pochi giorni dall'annuncio del presidente serbo Vucic sulla nuova Panda elettrica che Stellantis ha deciso di produrre in Serbia, i rappresentanti dei lavoratori chiedono risposte concrete su investimenti, modelli, transizione verso l'elettrico. Urso ha assicurato che il governo avrebbe risorse importanti per la transizione e per gli incentivi, risorse riservate alla produzione delle vetture in Italia. E Stellantis ha confermato «l'ambizione di pro-

ducere un milione di veicoli all'uscita del piano Dare Forward 2030», ribadendo «la centralità dell'Italia nella strategia globale del Gruppo». E se l'obiettivo-milione non fosse abbastanza, per l'ottimista Urso si può puntare ancora più in alto. «Stiamo lavorando affinché altre case automobilistiche si insedino nel nostro Paese, così che tra la produzione di Stellantis di un milione di veicoli da qui a qualche anno, e quella delle altre, si possa superare la cifra di un milione e mezzo», ha rilanciato il ministro, sottolineando che «questa cifra sarebbe importante e significativa per sostenere al meglio tutta la filiera italiana». Come fare? Già il tavolo di ieri, per Urso, ha rappresentato «un punto di svolta» per «invertire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia. L'anno scorso sono state prodotte in Italia appena 450mila autovetture a fronte di un milione e 400mila immatricolazioni e l'80% degli incentivi sono finiti ad auto prodotte all'estero, anche da Stellantis. Questo non può più accadere», ha osservato il ministro. Poi, certo, resta il non trascura-

bile dettaglio della necessità di passare dalle parole ai fatti. «Abbiamo detto al ministro che da due anni chiediamo concretamente un piano di sviluppo sia per i volumi sia per l'occupazione. Speriamo che non sia l'ennesimo annuncio perché ormai stiamo affogando negli annunci. Ora è determinante il piano operativo - ha fatto notare Ferdinando Uliano, segretario nazionale della Fim Cisl -. Stellantis ci spieghi concretamente quali sono le condizioni stabilimento per stabilimento. Non partiamo dall'anno zero perché alcuni hanno già delle assegnazioni. Per altri è necessario definire i tempi e i modelli», ha aggiunto Uliano. Quanto all'obiettivo dei volumi, «si fa presto a dire un milione, ma questo vuole dire raddoppiare le produzioni». Netta anche la posizione della Fiom-Cgil: «Per la Fiom l'obiettivo da raggiungere è di 1 milione di autovetture e non meno di 300mila veicoli commerciali leggeri, da verificare nel concreto, visto che le lavoratrici e i lavoratori di quasi tutti gli stabilimenti sono in cassa integrazione. Abbiamo la necessità di confron-

tarci per verificare gli investimenti di Stellantis dal momento che dal 2014 ad oggi abbiamo perso più 11.500 lavoratori». «Il piano di produrre un milione di veicoli è ambizioso ma abbiamo chiesto come si concilia con la Cig e la prospettiva degli stabilimenti. Su questo nessuno ci ha risposto», ha osservato anche il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella. Secondo il responsabile di Corporate Affairs Italia di Stellantis, Davide Mele, «sono cruciali una serie di fattori abilitanti specifici, come la cancellazione dell'impatto della normativa Euro 7 per la continuazione della produzione di modelli accessibili in Italia, gli incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici per sostenere il mercato e lo sviluppo della rete di ricarica, e il miglioramento della competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani, incluso il costo dell'energia». Da Stellantis, insomma, le richieste al governo non mancano. Servirà qualcosa più di un tavolo per rendere concreti numeri e ambizioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMPARTO

All'incontro del settore al Mimit, il ministro Urso assicura risorse per transizione e incentivi Stellantis: «Italia centrale, ma va tagliato il costo dell'energia»
I sindacati: «Ora piani concreti»



Produzione ancora dietro ai livelli pre-Covid

567.525

I veicoli prodotti da Stellantis in Italia nei primi nove mesi del 2023, secondo i dati Fim Cisl

-2,3%

La produzione di auto nei primi nove mesi 2023 rispetto ai livelli pre-Covid del 2019



Il tavolo sull'auto con il ministro Adolfo Urso / Ansa

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, durante il tavolo sull'automotive ieri al Mimit



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La trattativa Il ministro Urso: «L'obiettivo è realizzare in Italia un milione di veicoli». Il sindaco vedrà Repole

Tavolo dell'auto, fumata grigia

Cirio, Lo Russo e i sindacati in pressing su Stellantis: produca più vetture a Torino

Ancora nessuna novità, almeno per il momento. Il primo nodo da sciogliere al tavolo sull'automotive — convocato ieri a Roma dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso, con Stellantis, sindacati, Regioni e Anfia — è rimasto lì, irrisolto. Anche se il ministro esulta perché l'azienda franco-italiana — sostiene — ha confermato l'obiettivo di produrre 1 milione di autoveicoli in Italia. Un traguardo da raggiungere «entro qualche anno» ha fatto sapere però il ministro, dopo i rassicuranti annunci estivi.

Non sorprende, dunque, la reazione dei sindacati: «Siamo entrati con una domanda — ha commentato il segretario dei metalmeccanici

Cgil, Michele De Palma — Stellantis ha intenzione di fare investimenti o chiudere gli stabilimenti? Non hanno risposto. Tanti lavoratori sono ancora in cassa integrazione per cui ci chiediamo se all'orizzonte ci siano nuovi modelli».

«Dal 2011 abbiamo perso 11.500 dipendenti — ha aggiunto il leader della Uilm, Rocco Palombella, dicendosi favorevole a un accordo «anche con risorse pubbliche» puntualizzando però che — Stellantis deve mettere soldi e garantire occupazione, ricerca e sviluppo. E smettano di fare pubblicità ingannevoli, come con la 600: negli spot c'è la bandiera italiana, ma non si produce qui».

a pagina 2 **Fagone La Zita**



Palombella (Uil)
Stellantis deve mettere soldi e garantire occupazione, ricerca e sviluppo



Cirio (Piemonte)
L'azienda eviti scivoloni comunicativi, come la vendita online degli stabilimenti



De Palma (Cgil)
Siamo entrati chiedendo investimenti o chiusure? E non c'è risposta



100
Mila veicoli

Attualmente la produzione di Stellantis in Italia raggiunge a malapena i 100 mila veicoli divisi tra tutti gli stabilimenti

Primo piano | La città dell'auto

Cirio vuole più auto e striglia Stellantis «Basta con gli scivoloni comunicativi»

Il governatore: «Non si pensi a un disimpegno del gruppo». Lo Russo incontrerà Repole

Ancora nessuna novità, almeno per il momento. Il primo nodo da sciogliere al tavolo sull'automotive — convocato ieri a Roma dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso, con Stellantis, sindacati, Regioni e Anfia — è rimasto lì, irrisolto. Anche se il ministro esulta perché l'azienda franco-italiana — sostiene — ha confermato l'obiettivo di produrre 1 milione di autoveicoli in Italia. Un traguardo da raggiungere «entro qualche anno» ha fatto sapere però il ministro, dopo i rassicuranti annunci estivi.

Non sorprende, dunque, la reazione dei sindacati: «Siamo entrati con una domanda — ha commentato il segretario dei metalmeccanici Cgil, Michele De Palma — Stellantis ha intenzione di fare investimenti o chiudere gli stabilimenti? Non

hanno risposto. Tanti lavoratori sono ancora in cassa integrazione per cui ci chiediamo se all'orizzonte ci siano nuovi modelli».

«Dal 2011 abbiamo perso 11.500 dipendenti — ha aggiunto il leader della Uilm, Rocco Palombella, dicendosi favorevole a un accordo «anche con risorse pubbliche» puntualizzando però che — Stellantis deve mettere soldi e garantire occupazione, ricerca e sviluppo. E smettano di fare pubblicità ingannevoli, come con la 600: negli spot c'è la bandiera italiana, ma non si produce qui». Proprio come la nuova Panda con motorizzazione elettrica, accarezzata da Torino ma che sarà sfornata in Serbia. Pareri negativi anche per i sindacati del territorio: «Purtroppo per Mirafiori non ci sono novità su nuove produzioni — dichiara Edi Lazzi, segretario

generale della Fiom — significa che la cassa integrazione continuerà, e il futuro si prospetta sempre più a tinte fosche. Dopo l'ennesimo nulla di fatto pensiamo sia giunto il momento di ricercare nuovi produttori di auto per il rilancio economico della città». E se il sindaco Stefano Lo Russo ha fatto sapere che la prossima settimana incontrerà l'arcivescovo di Torino, Roberto Repole, per affrontare il tema occupazione, il governatore Cirio è stanco di attendere. «L'unica soluzione è aumentare le auto che Stellantis produce in Italia — ha affermato — a partire da Mirafiori che, anni fa, produceva il totale delle auto che oggi vengono fatte in Italia. Mentre Torino raggiunge appena i 100 mila veicoli». Dal presidente della regione anche l'appello all'azienda ad evitare «scivoloni comunicativi, come la vendi-

ta degli stabilimenti sulle piattaforme immobiliari online. Il rischio è che nell'opinione pubblica si faccia strada l'idea del disimpegno del gruppo in Italia — ha aggiunto — quando invece abbiamo bisogno di un'industria dell'automotive forte, che creda nel potenziale della manodopera italiana. Non chiediamo solo piena occupazione, ma anche crescita». A commentare l'incontro anche l'assessore regionale alle Attività produttive, Andrea Tronzano: «Stellantis ha la grande responsabilità di dare continuità a una storia secolare legata all'auto — ha sottolineato — dobbiamo dare certezze alla nostra filiera che chiede chiarezza sull'impegno del gruppo in Piemonte. Confidiamo che il lavoro sinergico tra le Regioni, il ministro Urso e Stellantis possa portare a aumentare la produzione di auto».

Nicolò Fagone La Zita

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AVVIATO IL TAVOLO PER ARRIVARE ALL'OBIETTIVO DI PRODURRE UN MILIONE DI VEICOLI

Stellantis, dialogo con il governo L'azienda: «Impegni confermati»

Il tavolo automotive, definito dal presidente di Stellantis John Elkann simbolo di «buona politica», dopo la prima riunione svoltasi ieri a Roma nella sede del ministero delle Imprese e del Made in Italy, ha trovato subito una convergenza di intenti fra tutti gli attori coinvolti. Secondo azienda, governo, rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti Stellantis, sindacati e Anfia, l'obiettivo di arrivare a produrre un milione di veicoli è raggiungibile. Ma molto dipenderà, ha fatto sapere il gruppo nato dalla fusione fra Fca e Psa, «da fondamentali e specifici fattori abilitanti quali la cancellazione delle norme regolamentari quali l'Euro 7 per continuare a produrre auto di piccole dimensioni a prezzi accessibili, il sostegno del mercato attraverso incentivi alle vendite e la competitività dei costi, compresi quelli energetici, per l'intera catena di fornitura».

Il tavolo automotive, ha detto il numero uno del Mimit, Adolfo Urso, «rappresenta un punto di svolta per il sistema Paese per raggiungere un obiettivo ambizioso, ma concreto: investire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia per raggiungere la soglia di un milione di veicoli da parte dell'azienda nei siti produttivi italiani. Dobbiamo destinare tutte le risorse che abbiamo per aumentare la produzione italiana in modo progressivo fino a raggiungere quell'obiettivo». L'anno scorso, ha aggiunto, «in Italia sono state prodotte appena 450 mila autovetture a fronte di un milione e 400 mila immatricolazioni e l'80% degli incentivi sono finiti ad auto prodotte all'estero, anche da Stellantis. Questo non può più accadere». Anche il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, nella veste di

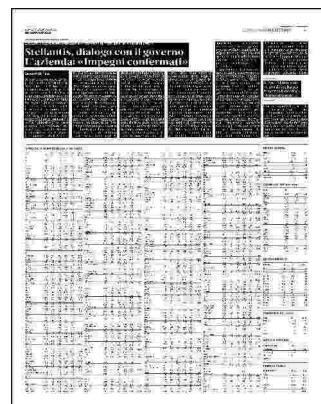
coordinatore delle regioni che ospitano stabilimenti, definisce «inaccettabile» il fatto che «solo il 20% degli incentivi messi in campo per sostenere il mercato dell'auto viene usato per acquistare auto italiane» e chiama a raccolta «l'impegno di tutti per rilanciare la produzione e arrivare almeno al primo obiettivo di produrre un milione di veicoli». L'azienda, presente a Palazzo Piacentini con il responsabile di Corporate Affairs Italia di Stellantis, Davide Mele, raccoglie l'assist. «Abbiamo presentato un piano condiviso con missioni specifiche per ogni stabilimento che porterà il gruppo a produrre il più ampio portafoglio di veicoli degli ultimi 10 anni, ampliando l'offerta dei nostri 10 marchi per coprire altrettanti segmenti di mercato».

Soddisfatta dell'esito del tavolo l'Anfia, con il presidente Roberto Vavassori che parla di «un momento significativo per il settore automotive italiano». Prudenti i sindacati. Per Ferdinando Uliano, segretario nazionale Fim Cisl, «sono due anni che chiediamo un piano di sviluppo e occupazione concreto, per noi è determinante. Siamo affondando negli annunci, speriamo che questo non sia l'ennesimo». Simili i concetti espressi da Michele De Palma, segretario generale Fiom Cgil: «Devono essere chiare e i finanziamenti pubblici, dichiarati dal Mimit con il fondo per l'automotive di 6 miliardi e altre risorse europee, devono essere vincolati a garantire la produzione in tutti gli stabilimenti, la ricerca e sviluppo e l'occupazione, anche a supporto dell'intera filiera della componentistica». L'obiettivo di un milione di vetture, dice il segretario generale Uilm, Rocco Palombella, «è alla

portata visto che già quest'anno la produzione di Stellantis dovrebbe attestarsi fra 700 e 800 mila veicoli, chiediamo che si passi a fatti concreti, confrontandoci stabilimento per stabilimento. Determinante il piano operativo». —

**Urso: «Siamo a un punto di svolta per invertire il declino»
Sindacati prudenti**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'azienda a Roma per un confronto sulla transizione all'elettrico, entro fine anno attivi 5 tavoli. La Uilm: "Si usi il fondo Automotive per aiutare le imprese dell'indotto"



Il tavolo di ieri a Roma presieduto dal ministro delle imprese e del made in Italy, Adolfo Urso

Il ministro ha annunciato cinque nuovi tavoli su produzione, componentistica e sviluppo E sull'impiego dei sei miliardi rimasti



A destra il segretario generale e il segretario responsabile del settore auto della Uilm, Rocco Palombella e Gianluca Ficco



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, ieri confronto al Mimit per discutere della transizione all'elettrico

"Il fondo Automotive anche per le imprese dell'indotto"

POTENZA - E' prevista già entro fine anno la convocazione dei cinque tavoli annunciati ieri dal ministro Urso in occasione della riunione sull'automotive con le organizzazioni sindacali, il gruppo Stellantis, Anfia, i presidenti e rappresentanti delle Regioni. Cinque tavoli distinti su cui approfondire temi cruciali come quello delle produzioni e l'impiego dei 6 miliardi di risorse del fondo automotive; il futuro della componentistica, l'efficientamento produttivo, energia e logistica; lo sviluppo e l'innovazione del settore; l'occupazione e la formazione.

In apertura dei lavori il ministro Urso ha dichiarato come dal tavolo dell'automotive, possa rappresentare un punto di svolta per il settore. "In Italia - ha sottolineato il Ministro - più che in altri Paesi europei c'è stata una riduzione della produzione di auto, per questo puntiamo a raggiungere l'obiettivo di 1 milione di veicoli prodotti in Italia", sottolineando però, "come oggi la gran parte degli 8 miliardi stanziati (ne restano 6) di incentivi per l'acquisto di

nuove auto, sono andati per la maggior parte ad auto prodotte all'estero, va trovato quindi un correttivo". Il ministro ha anche sottolineato la necessità di sostenere la transizione della significativa e importante filiera della componentistica dell'automotive, che come ha ricordato il presidente dell'Anfia Vavassori, vale oggi l'80% del valore dell'auto. Urso ha poi ricordato come i ministri dello Sviluppo Economico di Italia, Francia e Germania abbiano sottoscritto un accordo sulle tecnologie abilitanti a metà gennaio e che ci sarà un nuovo incontro a Parigi per definire le strategie per l'autonomia delle tecnologie green in Europa per il settore dell'auto. Il ministro ha anche annunciato 13 miliardi di euro su piano transizione industria 5.0 e 2 mld da destinare alla tecnologia green che in parte possono essere utilizzati insieme ai 27 mld del Pnnr per la transizione green del settore.

LE RICHIESTE DI STELLANTIS

Per quanto riguarda Stellantis, Mele responsabile area Emea del Gruppo, ha dichiarato come gli impegni di Stellantis in Italia sono tutti confermati, come pure l'obiettivo di raggiungere un milione di auto. Ha poi precisato come sia

necessario agire sulle normative (euro 7), sostenere l'acquisto delle auto elettriche e sviluppare della rete di ricarica. Ha anche sottolineato la minaccia delle produzioni cinesi relativa ai costi, chiedendo di agire su energia, riduzione dei costi legati alla manodopera e incentivare la formazione professionale.

INDOTTO MELFI

"Con i nuovi lanci e includendo i veicoli commerciali l'obiettivo di un milione di vetture - secondo il segretario generale e il segretario nazionale Uilm, Rocco Palombella e Gianluca Ficco - è alla portata, giacché già quest'anno la produzione complessiva di Stellantis dovrebbe attestarsi fra 700 e 800 mila veicoli. Ma noi chiediamo che si passi dalle dichiarazioni di principio ai fatti concreti, confrontandoci stabilimento per stabilimento a partire dal caso più urgente di Termoli. Quanto al rilancio della produzione nazionale, in sede sindacale - spiegano Palombella e Ficco - abbiamo già raggiunto l'obiettivo di definire una missione industriale per tutti gli stabilimenti italiani, da ultimo con i cinque modelli di Melfi, con la piattaforma Large di Cassino e con Il Green Campus a la Unità di economia circolare di

Torino, ma speriamo che il tavolo ministeriale possa aiutarci a migliorare o comunque a chiarire alcuni aspetti importanti del piano industriale. Le risorse ci sono, ma vanno spese presto e bene e noi chiediamo che vengano impiegate anche a supporto delle imprese dell'indotto che stanno attraversando una fase di profonda difficoltà, sotto i colpi della concorrenza internazionale e del passaggio all'elettrico. Occorre incentivare le riconversioni industriali e rafforzare le tutele dei lavoratori, in termini sia di ammortizzatori sociali sia di riqualificazione professionale". Al tavolo ha partecipato anche il segretario nazionale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano. "I 6 miliardi rimasti (rispetto agli 8 mld che costituivano il fondo dell'auto), devono essere usati non solo per l'acquisto, ma per investire sull'offerta, sull'industria e sulla filiera della componentistica, che altrimenti rischierebbe di abbandonare l'Italia o di avere un forte ridimensionamento. La discussione aperta dovrà proseguire con la convocazione di tavoli operativi e concreti per creare le condizioni di sviluppo e di crescita dei volumi produttivi e occupazionali, per i stabilimenti Stellantis in Italia e per il settore della componentistica".

IL NULLA AL TAVOLO TENUTO DA URSO SULLA GIGAFABRIKA DI TERMOLI

Stellantis, per ora solo fuffa

Dell'impianto molisano e dei lavoratori si parlerà (forse) a gennaio

ANTONELLA GENTILE

Chi si aspettava novità sulla futura gigafactory di Termoli e sulla tutela dei lavoratori nella trasformazione dell'attuale fabbrica, è rimasto deluso dal tavolo di confronto sull'automotive con Stellantis tenuto ieri dal ministro Urso. All'incontro, presieduto dal ministro, erano presenti il sottosegretario Fausta Bergamotto, una delegazione di Stellantis guidata da Davide Mele, Responsabile Corporate Affairs Italia e Amministratore Delegato MOPAR, le rappresentanze delle Regioni sede di stabilimenti dell'azienda, delle organizzazioni sindacali e di ANFIA. Per le Regioni erano al tavolo i presidenti del Piemonte e dell'Abruzzo, Alberto Cirio e Marco Marsilio, il vicepresidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, gli assessori regionali della Basilicata, Michele Casino, della Campania, Antonio Marchiello, e dell'Emilia Romagna, Vincenzo Colla, e i tecnici della Regione Molise. Presenti inoltre, per le organizzazioni sindacali, i segretari generali di Fiom-CGIL, Michele De Palma, Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, UILM, Rocco Palombella, UGL-Metalmeccanici, Giovanni Antonio Spera, e FISMIC, Roberto Di Maulo. Erano infine al tavolo per ANFIA il Presidente Roberto Vavassori e il direttore generale Gianmarco Giorda. con tutta la filiera produttiva e tutte le istituzioni coinvolte che, secondo il ministro, "rappresenta un punto di svolta per il sistema paese per raggiungere un obiettivo ambizioso, ma concreto: investire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia". Creare le condizioni per sostenere la produzione nazionale nei prossimi anni "è un obiettivo comune", ha sottolineato dal canto suo l'azienda, rimarcando l'ambizione di voler raggiungere 1 milione di veicoli (tra auto e veicoli commerciali) per l'uscita dell'annunciato piano Dare Forward 2030. "Abbiamo presentato un piano condiviso con missioni specifiche per ogni stabilimento", che - come hanno spiegato i partecipanti al confronto - si articolerà in 5 gruppi di lavoro tecnico, al via già da dicembre. Ma "per raggiungere gli obiettivi finali, al di là del li-



vello di performance di ogni impianto, sono cruciali una serie di fattori abilitanti specifici, come la cancellazione dell'impatto della normativa Euro 7 per la continuazione della produzione di modelli accessibili in Italia, gli incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici per sostenere il mercato e lo sviluppo della rete di ricarica, e il miglioramento della competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani, incluso il costo dell'energia", afferma - e i rappresentanti dell'azienda. Sul fronte incentivi, Urso ha colto la palla al balzo: nel Fondo per l'automotive - ha

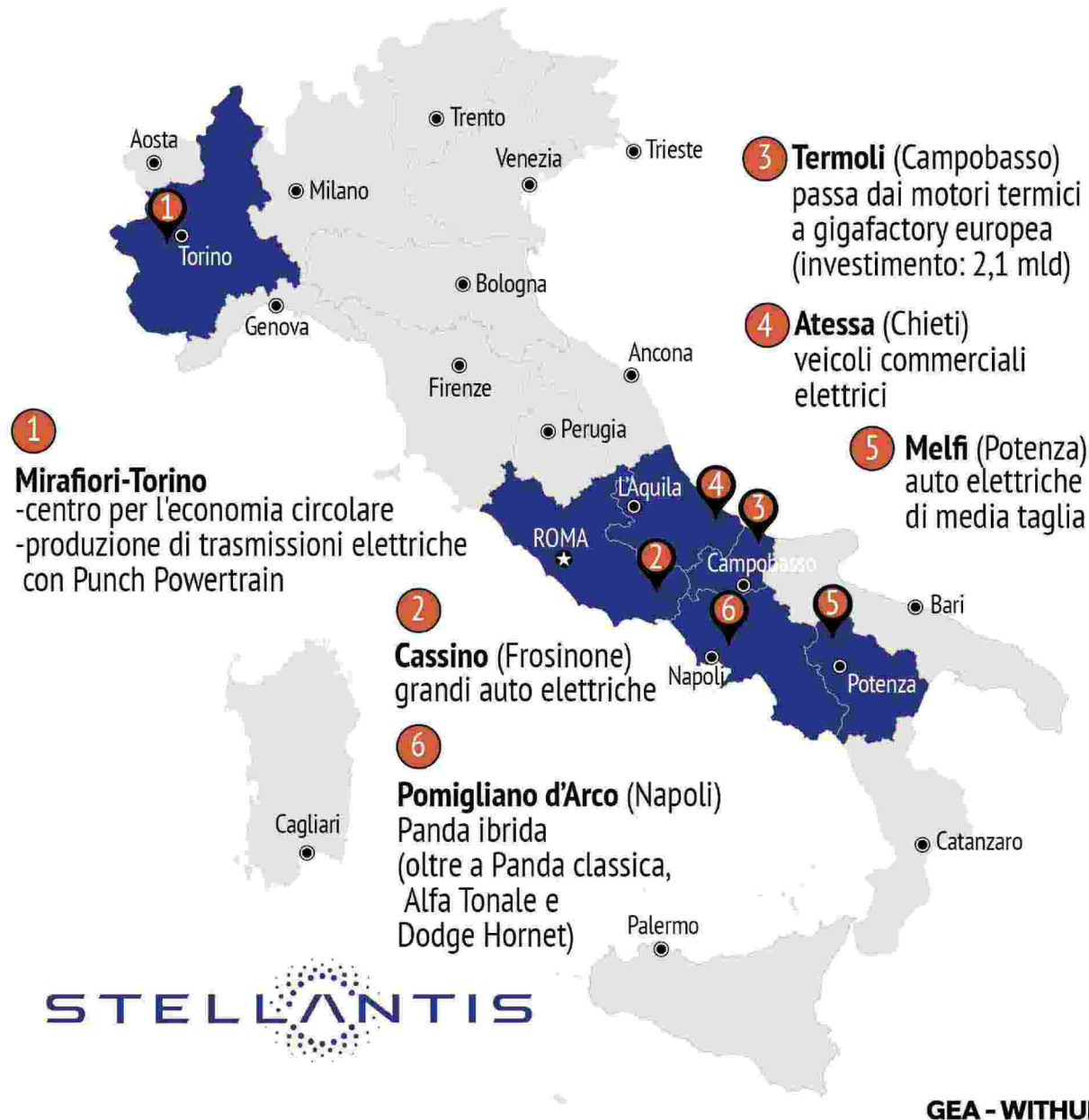
ribadito infatti Urso - ci sono 6 miliardi che, da qui al 2030, possono essere scadenzate destinati anche agli incentivi. A patto che però, ha precisato il ministro, servano "ad aumentare il numero delle auto prodotte nel nostro Paese, perché lo scorso anno l'80% degli incentivi sono andati ad auto prodotte all'estero e questo non ce lo possiamo assolutamente permettere". Ma la "centralità dell'Italia nella strategia globale del gruppo" e "la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane", ha chiarito l'azienda del Ceo portoghese. Non si sbilanciano - almeno

per ora - i sindacati. "Il piano è ambizioso ma abbiamo chiesto come si concilia con la cig e con la prospettiva degli stabilimenti e su questo nessuno ci ha risposto", ha chiosato il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella. Soprattutto, all'alba del nuovo round dell'assemblea dei soci di Acciaierie d'Italia dopo l'ennesima fumata nera, "con quale acciaio f - si domanda Palombella - faremo le auto, con quello italiano o straniero?". Scettica anche la Fim: "Sono due anni che chiediamo un piano di sviluppo e occupazione concreto, per noi è deter-

minante. Stiamo affondando negli annunci, speriamo che questo non sia l'ennesimo", dice Ferdinando Uliano, segretario nazionale delle tute blu della Cisl. Fa eco Michele De Palma, leader Fiom, affermando che i sindacati sono sì favorevoli "a fare un accordo e a mettere risorse pubbliche, ma a condizione che Stellantis metta delle proprie risorse, visto che fa utili pazzeschi, e che garantisca la ricerca, lo sviluppo e la produzione del nostro Paese". Essenziale anche "capire i tempi di lavoro del piano", ha fatto presente Antonio Spera, segretario Uglm, perché possa "partire

STABILIMENTI STELLANTIS IN ITALIA

La mission futura degli impianti produttivi ex-Fiat



Nell'infografica di GEA, la localizzazione degli stabilimenti di Stellantis in Italia. Ieri, al primo 'Tavolo sviluppo automotive', il gruppo ha ribadito "la centralità dell'Italia nella strategia globale e la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane che hanno già contribuito alla bilancia commerciale italiana con un surplus di 11 miliardi di euro dalla creazione di Stellantis nel 2021 al giugno di quest'anno". Durante l'incontro sono state condivise le varie missioni degli impianti Stellantis in Italia: L'azienda partecipa, come parte della JV (Joint Venture) con Saft/TotalEnergie e Mercedes-Benz nella Automotive Cells Company (ACC), al progetto di costruzione della terza Gigafactory europea di ACC presso il sito di Termoli. Nello stabilimento di Melfi, in Basilicata, è stato illustrato ai sindacati il calendario delle varie auto elettriche che saranno prodotte sulla piattaforma STLA Medium per diversi marchi Stellantis. Lo stabilimento di Atesa sarà uno dei principali punti di produzione a livello mondiale per Stellantis di nuovi veicoli commerciali elettrificati per i marchi Citroën, FIAT Professional, Opel, Peugeot e Vauxhall, nell'ambito dell'offensiva strategica Pro One per la divisione veicoli commerciali di Stellantis. Pomigliano ha visto l'arrivo di prodotti particolarmente competitivi come l'Alfa Romeo Tonale e la Dodge Hornet per il mercato statunitense. Lo stabilimento Stellantis di Cassino ha beneficiato di investimenti e si sta attualmente riorganizzando per introdurre la piattaforma elettrica all'avanguardia STLA Large per produrre la prossima generazione di veicoli di marchi premium e di lusso come Alfa Romeo e Maserati.

il prima possibile in modo da accompagnare in maniera ferma la transizione dell'Automotive e cercare di mette-

re in fila tutte le misure per rilanciare il settore".

Ma della gigafactory e del futuro della fabbrica molis-

sana non si è parlato. Se ne parlerà, forse, "entro il mese di gennaio 2024", quando il tavolo permanente sull'au-

tomotive tornerà a riunirsi. L'attività del Tavolo permanentemente proseguirà ora articolandosi in 5 gruppi di lavoro:

sul Mercato (incentivi, future evoluzioni) a guida MIMIT,

■ CONTINUA A PAGINA 6

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sulla Competitività (efficiamento, energia, ecc.) a guida Regioni, sulla Componentistica a guida ANFIA, su Lavoro e competenze a guida delle organizzazioni sindacali e, infine, su R&S e centri di ingegneria a guida MIMIT”, si legge in una nota diffusa dal dicastero presieduto dal ministro di Fratelli d’Italia. “Noi chiediamo che si passi dalle dichiarazioni di principio ai fatti concreti, confrontando stabilimento per stabilimento a partire dal caso più urgente di Termoli. Speriamo che il passaggio alla operatività possa essere favorita dalla suddivisione dei lavori in cinque tavoli tecnici, dedicati rispettivamente a volumi e produzione, a competitività e efficientamento produttivo, a ricerca e innovazione, a supply chain e componentistica, a occupazione e formazione”, dichiarano Rocco Palombella, Segretario generale Uilm, e Gianluca Ficco, Segretario

nazionale Uilm responsabile del settore auto, al termine dell’incontro. “Condividiamo l’approccio del Governo - proseguono Palombella e Ficco - alle politiche europee sulla transizione all’elettrico, caratterizzato da maggiore pragmatismo e minor furore ideologico. La Cina, che si badi è più avanti di noi sulle auto elettriche, sta adoperando il metodo di ‘tastare le pietre mentre si guarda il fiume’, vale a dire di progredire gradualmente alla luce dei risultati conseguiti in concreto; in UE prevale invece l’illusione del progresso per decreto, che pensa di risolvere i problemi a suon di divieti e di obiettivi astratti. La posizione del Governo italiano ha già aperto qualche breccia in sede europea, ad esempio sullo standard di motore euro 7, ma speriamo che risultati più rilevanti possano essere conseguiti nel prossimo futuro, ad ini-

ziare dalla affermazione del principio di parità tecnologica che ci deve portare a misurare le ricadute inquinanti durante intero ciclo di vita dei prodotti e non solo nella fase di circolazione”. “Quanto al rilancio della produzione nazionale, in sede sindacale - spiegano Palombella e Ficco - abbiamo già raggiunto l’obiettivo di definire una missione industriale per tutti gli stabilimenti italiani, da ultimo con i cinque modelli di Melfi, con la piattaforma Large di Cassino e con Il Green Campus a la Unità di economia circolare di Torino, ma speriamo che il tavolo ministeriale possa aiutarci a migliorare o comunque a chiarire alcuni aspetti importanti del piano industriale. In particolare il contributo del Governo può essere decisivo per garantire la piena tutela occupazionale per i lavoratori di Termoli coinvolti nella riconversione da fabbrica di

motori in fabbrica di batterie, tanto più che si tratta di un progetto supportato con ingenti contributi pubblici. Più in generale chiediamo di confrontarci stabilimento per stabilimento, compresi gli enti di ricerca e di amministrazione, per conseguire obiettivi concreti. L’obiettivo di 1 milione di veicoli prodotti in Italia a ben vedere è alla portata, specie se si includono i circa 250 mila veicoli commerciali leggeri prodotti ad Atessa e se si considera che la produzione complessiva di Stellantis già quest’anno dovrebbe essere in netta ripresa grazie ai nuovi lanci ed alla fine della crisi degli approvvigionamenti di microchip, attestandosi fra 700 e 800 mila. Certo occorreranno incentivi che rendano accessibili ai consumatori le autovetture elettriche, imposte dalle scelte politiche UE ma purtroppo molto più costose di quelle a benzina.

Per ammissione dello stesso Ministero, degli 8,3 miliardi assegnati al settore automotive dal precedente Governo - concludono Palombella e Ficco - ne restano circa 6 a disposizione; a questi si aggiungono molte altre risorse che indirettamente possono concorrere a supportare le trasformazioni industriali e che quindi possono andare anche ad industrie automotive. Le risorse quindi ci sono, ma vanno spese presto e bene e noi chiediamo che vengano impiegate anche a supporto delle imprese dell’indotto che stanno attraversando una fase di profonda difficoltà, sotto i colpi della concorrenza internazionale e del passaggio all’elettrico. Occorre incentivare le riconversioni industriali e rafforzare le tutele dei lavoratori, in termini sia di ammortizzatori sociali sia di riqualificazione professionale”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'AUTOMOTIVE

L'INCONTRO Alta tensione al tavolo dell'automotive

Urso: «Stellantis usa incentivi per produrre all'estero, ora basta»

Il Gruppo chiede sconti in bolletta e sostegno alle vendite: «Solo così produrremo 1 milione di veicoli in Italia nel 2030»

«L'anno scorso sono state prodotte in Italia appena 450mila autovetture a fronte di un milione e 400mila immatricolazioni e l'80 per cento degli incentivi sono finiti ad auto prodotte all'estero, anche da Stellantis. Questo non può più accadere». Lo ha affermato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, in apertura del tavolo permanente per lo sviluppo del settore automotive in corso ieri mattina al Ministero del Made in Italy a Roma, a cui hanno partecipato rappresentanti di Stellantis e i presidenti delle regioni in cui ci sono gli stabilimenti, insieme ai sindacati e all'Anfia. «Il tavolo Stellantis che si insedia oggi rappresenta un punto di svolta per il sistema paese per raggiungere un obiettivo ambizioso, ma concreto» ha sottolineato ancora il ministro: «Invertire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia per raggiungere la soglia di un milione di veicoli da parte dell'azienda nei siti produttivi italiani». A cominciare, si spera da Mirafiori, come ha sottolineato il presidente della Regione Alberto Cirio. Ma sembra difficile trovare soluzioni che non gravino in qualche modo sulle tasche dei cittadini. Ieri Stellantis, con il suo

rappresentante Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs del Gruppo, ha dichiarato apertamente di «voler produrre in Italia un milione di veicoli (auto e veicoli commerciali) nei prossimi anni all'uscita del piano Dare Forward 2030», ribadendo «il ruolo centrale del nostro Paese per l'automotive», ma ha anche dettato le regole al governo e all'Europa: «L'obiettivo finale dipende da fondamentali e specifici fattori, come la cancellazione delle norme regolamentari quali l'Euro 7 per continuare a produrre auto di piccole dimensioni a prezzi accessibili per i clienti, il sostegno del mercato attraverso incentivi alle vendite e la competitività dei costi, compresi quelli energetici, per l'intera catena di fornitura». Insomma, sì all'aumento di auto realizzate nel nostro Paese ma solo a determinate condizioni. Anche se così fosse, per la Fiom-Cgil il piano non sarebbe comunque sufficiente: «Chiediamo la produzione di 1 milione di autovetture e non meno di 300 mila veicoli commerciali leggeri» sottolineano i segretari generali e nazionali Fiom-Cgil, Michele De Palma e Samuele Lodi: «Abbiamo la necessità di con-

frontarci - aggiungono - per verificare gli investimenti di Stellantis dal momento che dal 2014 ad oggi abbiamo perso più 11.500 lavoratori». Esprime qualche dubbio anche il segretario nazionale Fim Cisl, Ferdinando Uliano: «Siamo tutti d'accordo sugli obiettivi di aumento della produzione, ma sia ben chiaro che se parliamo di 1 milione di veicoli, la produzione deve aumentare di un terzo, se si tratta di un milione di auto questo significa raddoppiarla». Più ottimisti i segretari generali e nazionali Uilm, Rocco Palombella e Gianluca Ficco: «Con i nuovi lanci e includendo i veicoli commerciali l'obiettivo di un milione di vetture è alla portata». Molto soddisfatto dell'incontro il presidente di Anfia, Roberto Vavassori: «Oggi abbiamo segnato un momento significativo per il settore automotive italiano».

Riccardo Levi



089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL SUMMIT DELLA DISCORDIA

Sopra il ministro del Made in Italy, Adolfo Urso, contrariato per la richiesta di incentivi di Stellantis e per la produzione all'estero. A destra in alto il tavolo di Mimit a cui hanno partecipato, insieme al ministro, Stellantis, i sindacati, Anfia e i presidenti delle regioni che ospitano gli stabilimenti del Gruppo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, allarme dei sindacati. Urso: ok incentivi ma aumenti la produzione in Italia

Ascolta l'articolo 4 min i new Da un lato del tavolo a Palazzo Piacentini a Roma, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso . Dall'altra parte, Stellantis, che schiera Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs Italia. In mezzo 7 Regioni (Piemonte, Abruzzo, Lazio, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Molise **Anfia** e i sindacati di settore - Fiom-Cgil, Fim-Cisl, Uilm, Ugl, Fismic Il primo tavolo permanente per lo sviluppo Automotive istituito dal ministero di via Veneto d'intesa con Stellantis si conclude con molte promesse e altrettanti dubbi. Arrivare ad 1 milione di veicoli - auto e veicoli commerciali - prodotti in Italia è «lambizione» della multinazionale Stellantis che ha ribadito «la centralità dell'Italia nella strategia globale del gruppo e la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane che hanno già contribuito alla bilancia commerciale italiana con un surplus di 11 miliardi di euro dalla creazione di Stellantis nel 2021». Ma «per raggiungere gli obiettivi finali specifica Mele , sono cruciali una serie di fattori abilitanti specifici : come la cancellazione dell'impatto della normativa Euro 7» e «incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici», per «sostenere il mercato e la competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani». Il ministro Urso risponde che si può contare fino al 2030 su 6 miliardi di euro nel fondo per l'Automotive, risorse «da dirigere sia agli incentivi sia sul fronte dell'offerta e quindi per favorire gli insediamenti di altri siti produttivi e la riconversione alle elettrico». Ma « deve aumentare il numero di auto prodotte in Italia , perché nel 2022, l'80% degli incentivi sono andati ad auto prodotte all'estero, non ce lo possiamo consentire». Con 450 mila auto prodotte in Italia e 1,4 milioni di immatricolazioni, secondo Urso va ristretto il delta tra le due cifre. Ma gli incentivi per la rottamazione nel 2024 saranno rinnovati e l'obiettivo è di 1 milione di veicoli Stellantis prodotti all'anno. Perciò bisognerà arrivare «a breve, con tutti gli attori ad un accordo di sviluppo nel nostro Paese», e il tavolo permanente che si riunirà «in maniera continuativa» serve a questo. Per ora però, si tratta soprattutto di annunci e buone intenzioni e sia le Regioni sia i sindacati chiedono un piano di sviluppo e «più garanzie». Per Michele De Palma (Fiom) «Stellantis non ha ancora risposto alla domande se ha intenzione di fare investimenti o chiudere gli stabilimenti: di fronte all'obiettivo di un milione di veicoli ci sono tutti i lavoratori di tutti gli stabilimenti che continuano ad essere in cassa integrazione, dal 2014 abbiamo perso più di 11.500 lavoratori», quindi «ci sono modelli che garantiscono l'occupazione?, i lavoratori usciranno dalla cassa integrazione?». La Fiom chiede certezze alla multinazionale e che «garantisca ricerca, sviluppo e produzione nel nostro Paese». Anche Rocco Palombella (Uilm) chiede che «si passi dalle dichiarazioni ai fatti concreti, confrontandoci stabilimento per stabilimento», e Fernando Uliano (Fim-Cisl) si augura che «non sia l'ennesimo annuncio, ora è determinante il piano operativo». Nei giorni scorsi Stellantis ha inviato 15 mila mail ai dipendenti per verificare eventuali uscite volontarie dall'azienda. Intanto però il ministro Urso punta ad attrarre nuovi produttori e a raggiungere 1,5 milioni di veicoli prodotti: «Stiamo lavorando affinché altri si insedino nel nostro Paese», dice. Il prossimo incontro automotive sarà in gennaio con cinque gruppi di lavoro su mercato competitività, componentistica, lavoro e su ricerca, sviluppo e centri di ingegneria. Iscriviti alle newsletter di L'Economia Whatever it Takes di Federico Fubini Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile Europe Matters di Francesca Basso e Viviana Mazza L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo One More Thing di Massimo Sideri Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo) E non dimenticare le newsletter L'Economia Opinioni e L'Economia Ore 18 Corriere della Sera è anche su Whatsapp . È sufficiente cliccare qui per iscriversi al canale ed essere sempre aggiornati. 07 dic 2023 © RIPRODUZIONE RISERVATA Economia e sociale EURACTIV Italia



IN EVIDENZA Giulia Cecchetti | Giorgia Meloni | Guerra in Israele | Prima della Scala | Guerra in Ucraina | Automotive

Ad

Politica economica

"Incentivi solo a chi produce in Italia"

7 Dicembre 2023 - 06:00

Urso: oggi l'80% dei fondi va alle case straniere. Stellantis deve superare il milione di unità



Pierluigi Bonora

0



Ascolta ora: ""Incentivi solo a chi produce in Italia""

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ad

Cinque tavoli di lavoro presidiati dal ministero delle Imprese e del Made in Italy e con la segreteria tecnica affidata ad **Anfia**, l'associazione della filiera auto. Il «Tavolo automotive» convocato ieri dal ministro Adolfo Urso, che ha l'obiettivo di far tornare la produzione di veicoli in Italia a quota 1 milione, si divide dunque in cinque sottotavoli: il primo, su come utilizzare i 6 miliardi di risorse del fondo automotive; il secondo, su efficientamento produttivo, energia e logistica; il terzo, dedicato a sviluppo e innovazione; il quarto, per la componentistica; mentre il quinto verterà sui temi occupazione e formazione. Presenti, all'incontro con Urso, i vertici di Stellantis, **Anfia**, i sindacati e i presidenti delle Regioni in cui si trovano gli impianti Stellantis. Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs Italia del gruppo francese-italiano, ha di fatto ribadito i punti fermi anticipati nei giorni scorsi dall'ad Carlos Tavares: cancellazione dell'impatto della normativa Euro 7 per continuare a produrre modelli accessibili in Italia, incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici al fine di sostenere il mercato e lo sviluppo della rete di ricarica, il miglioramento della competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani, incluso il costo dell'energia. E sempre Mele ha quindi ricordato gli 11 miliardi di surplus alla bilancia commerciale italiana dalla nascita di Stellantis a oggi.

La risposta di Urso: «Abbiamo 6 miliardi nel fondo per l'automotive da qui al 2030, ma deve aumentare il numero di auto prodotte nel nostro Paese. L'80% degli incentivi, nel 2022, sono finora andati ad auto prodotte all'estero. Questo non ce lo possiamo consentire. A questi 6 miliardi si aggiungono, anche per questo settore, i 13 che metteremo in campo per il Piano Transizione 5.0 nel 2024 e 2025, per l'innovazione tecnologica green e digitale delle nostre imprese e, quindi, anche di quelle dell'automotive». Il ministro, nel sottolineare che «si aggiungono poi i 2,5 miliardi di fondi Pnrr attraverso il Repower Eu», ha rilevato come «nel 2022 siano state immatricolate 1,4 milioni di vetture a fronte di una produzione italiana di 450mila: un delta così ampio non esiste in alcun Paese europeo».

Il piano per la rimodulazione degli incentivi, dunque, punta a stimolare la produzione di veicoli in Italia, condizione sine qua non per arrivare al traguardo di 1 milione nei prossimi anni. In proposito, per Ferdinando Uliano (Fim Cisl), «la discussione dovrà riguardare, non tanto l'italianità dei marchi Stellantis, ma quali e quanti nuovi modelli saranno prodotti qui».

In fatto di incentivi e sostegni, il governo sembra aver imboccato la strada della prudenza e della massima chiarezza sulla volontà di Stellantis di investire in Italia, aspetto che ha visto ieri il manager Mele assicurare «la centralità del Paese nella strategia globale del gruppo, insieme alla volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane». Non possono infatti essere dimenticati, guardando alla sola (allora) Fiat, secondo un'analisi di Federcontribuenti, i 220 miliardi assorbiti dal 1975 tra casse integrazioni, prepensionamenti, rottamazioni, impianti in gran parte finanziati con risorse pubbliche e forme varie di contributi statali.

«L'obiettivo di un milione di veicoli è alla portata visto che già quest'anno la produzione di Stellantis dovrebbe attestarsi tra 700 e 800mila, ma chiediamo che si passi dalle dichiarazioni ai fatti concreti, con un confronto

stabilimento per stabilimento», le parole di Rocco Palombella, segretario generale Uilm.

Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, ha infine ricordato che «la filiera dell'automotive è l'unica, a oggi, a cui viene richiesta una completa decarbonizzazione dei prodotti al 2035 per regolamento europeo e che si è impegnata a raggiungere la neutralità carbonica dei processi produttivi entro l'anno 2040, per affrontare la più grande e veloce rivoluzione industriale».

Ad

Commenti

Attendi

I commenti saranno accettati:

- dal lunedì al venerdì dalle ore 10:00 alle ore 20:00
- sabato, domenica e festivi dalle ore 10:00 alle ore 18:00.

Ad

Tag

incentivi automotive made in Italy Adolfo Urso

Anfia: primo incontro al tavolo automotive del MiMIT

Dichiarazioni del Presidente ANFIA Roberto Vavassori a margine del primo incontro, tenutosi stamattina, del Tavolo Sviluppo Automotive al MiMIT. Riportiamo, fonte Anfia, il discorso del Presidente durante la prima riunione del tavolo di lavoro sull'automotive al MiMIT. Oggi abbiamo segnato un momento significativo per il settore automotive italiano dove, sotto la regia del Mimit, si sono ritrovati gli attori del Tavolo automotive con l'obiettivo comune di lavorare insieme per riportare la produzione di veicoli nel nostro Paese ad un livello di almeno un milione di veicoli, in un contesto reso sfidante e complesso dalla transizione energetica e da previsioni di mercato, per il prossimo biennio, che sono lontane, in Europa, dai livelli registrati nel 2019. E' stato ricordato che la filiera dell'automotive è l'unica, ad oggi, a cui è richiesta una completa decarbonizzazione dei prodotti al 2035 per regolamento europeo e che si è impegnata a raggiungere la neutralità carbonica dei processi produttivi entro il 2040, per affrontare la più grande e veloce rivoluzione industriale. Non abbiamo mappe, ma se lavoriamo insieme mettendo a fattor comune ciascuno le proprie competenze ed idee, dandoci obiettivi razionali e raggiungibili, aiuteremo le nostre imprese a poter essere ancora competitive a livello globale. ANFIA avrà l'onere e l'onore di gestire la segreteria tecnica dei gruppi di lavoro del Tavolo, che si occuperanno di definire le azioni da intraprendere su mercato e produzione, efficientamento produttivo, ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica. Prendiamo l'impegno con la massima serietà e auspichiamo che lo spirito costruttivo e di comunione di intenti emerso oggi possa portare a dei risultati concreti nei prossimi mesi visita il sito: www.anfia.it



Economia

TORINO-ROMA

Stellantis, Cirio: "Solo il 20% degli incentivi messi per sostenere il mercato dell'auto viene usato per acquistare auto italiane"

Il ministro Urso: "Bisogna investire la progressiva contrazione dei volumi produttivi in Italia"



TORINO Aggiornamento: 07 Dicembre 2023 10:12

La **questione Stellantis** continua a far discutere il mondo della società civile e quello della politica. Nella giornata di ieri, 6 dicembre 2023, si è tenuto un tavolo a **Roma**, presso il Ministero dello Sviluppo Economico per discutere del futuro dell'automotive in Italia.

Chi ha partecipato al tavolo

All'incontro, presieduto dal ministro **Adolfo Urso**, erano presenti il sottosegretario Fausta Bergamotto, una delegazione di Stellantis guidata da **Davide Mele**, Responsabile Corporate Affairs Italia, le rappresentanze delle Regioni sede di stabilimenti dell'azienda, delle organizzazioni sindacali e di **ANFIA**. Per le Regioni erano al tavolo i presidenti del Piemonte e dell'Abruzzo, **Alberto Cirio e Marco Marsilio**, il vicepresidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, gli assessori regionali della Basilicata, Michele Casino, della Campania, Antonio Marchiello, e dell'Emilia Romagna, Vincenzo Colla, e i tecnici della Regione Molise. Presenti inoltre, per le organizzazioni sindacali, i segretari generali di Fiom-CGIL, Michele De Palma, Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, UILM, Rocco Palombella, UGL-Metalmeccanici, Giovanni Antonio Spera, e FISMIC, Roberto Di Maulo. Erano infine al tavolo per **ANFIA** il Presidente Roberto Vavassori e il direttore generale Gianmarco Giorda.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il ministro Urso, nel suo intervento in apertura dei lavori, ha sottolineato l'importanza di investire la progressiva contrazione dei volumi produttivi in Italia, dove l'anno scorso sono state prodotte appena 450mila autovetture fronte di un milione e 400mila immatricolazioni, con l'obiettivo di raggiungere con Stellantis almeno 1 milione di veicoli prodotti nel nostro Paese. Ha poi affrontato il tema degli strumenti incentivanti, che in un prossimo futuro dovranno stimolare l'acquisto di auto effettivamente prodotte in Italia o potranno essere ripensati per accompagnare nella transizione verde la filiera della componentistica e tutto l'indotto, o comunque promuovendo l'insediamento di altre case produttive nel nostro Paese.

Le parole di Cirio

Al termine della riunione del Tavolo su Stellantis convocato dal ministro **Adolfo Urso** al ministero delle Imprese e del Made in Italy ieri, 6 dicembre 2023, a Roma:

"Solo il 20% degli incentivi messi in campo per sostenere il mercato dell'auto viene usato per acquistare auto italiane ed è inaccettabile visto che sono soldi dei cittadini italiani. L'unica soluzione è quindi aumentare le auto che Stellantis produce in Italia, a partire da quelle prodotte nello stabilimento di Mirafiori che, anni fa produceva il totale delle auto che vengono fatte oggi in Italia e invece oggi raggiunge appena i 100 mila veicoli".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il presidente Cirio chiama a raccolta "l'impegno di tutti per rilanciare la produzione e arrivare almeno al primo obiettivo di produrre un milione di veicoli in Italia, assegnare a Mirafiori un secondo modello e ancorare a questo territorio la ricerca e lo sviluppo".

Dal presidente del Piemonte anche l'appello all'azienda ad evitare "scivoloni comunicativi come la vendita degli stabilimenti del gruppo sulle piattaforme immobiliari online, perché il rischio concreto è che nell'opinione pubblica si faccia strada l'idea del disimpegno del gruppo in Italia, quando invece abbiamo bisogno di un'industria dell'automotive forte, che crede nell'Italia, nei suoi stabilimenti e nel potenziale della sua manodopera per cui chiediamo non solo la piena occupazione, ma anche la sua crescita", conclude il presidente.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'assessore alle Attività produttive **Andrea Tronzano** ha aggiunto:

"Stellantis ha la grande responsabilità di dare continuità a una storia secolare legata all'auto. Dobbiamo dare certezze alla nostra filiera che chiede chiarezza sull'impegno del gruppo in Piemonte. Confidiamo che il lavoro sinergico tra le Regioni, il ministro Urso e Stellantis possa portare ad aumentare la produzione di auto in Italia e in Piemonte".

Edi Lazzi segretario generale della **Fiom di Torino** e **Gianni Mannori** responsabile Mirafiori per la Fiom dichiarano a proposito dell'incontro al ministero con il gruppo Stellantis:

"Purtroppo per Mirafiori non ci sono novità su nuove produzioni. Questo significa che la cassa integrazione continuerà e il futuro si prospetta sempre più a tinte fosche. Dopo questo nulla di fatto e le condivisibili dichiarazioni del vescovo di Torino sulla situazione cittadina, pensiamo sia davvero giunto il momento di mettere in atto una speciale commissione con le organizzazioni sindacali e le imprese, insieme alle istituzioni locali, che abbia il compito di individuare soluzioni per il rilancio economico della nostra città, continuando a chiedere a Stellantis precisi impegni per il territorio. Pensiamo anche che sia necessario ricercare nuovi produttori di autoveicoli che se venissero a Torino troverebbero tutte le condizioni favorevoli per fare un buon business".

LEGGI ANCHE



TORINO
"Fa bene": il progetto di raccolta di cibo fresco nei mercati contadini per persone in difficoltà

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

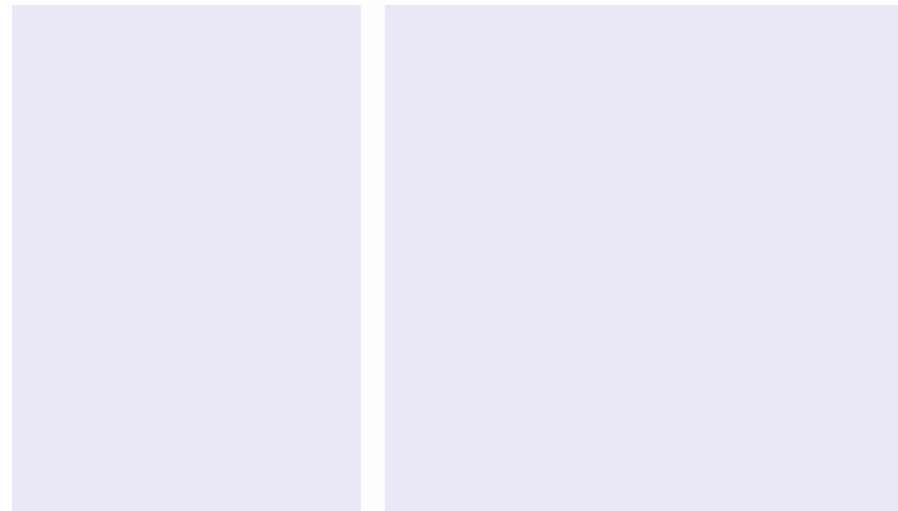
«Un milione di veicoli da produrre in Italia»: il confronto serrato con Stellantis

Publicità
DAY AFTER gio 07 dicembre 2023



Contattaci
LAVORO ED ECONOMIA di La Redazione

🕒 5min



Ferdinando Uliano (Fim-Cisl) @termolionline.it

TERMOLI. Si è tenuto ieri nella aula del Parlamentino di Palazzo Piacentini, sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, il primo incontro del Tavolo permanente per lo Sviluppo Automotive, istituito d'intesa con Stellantis in seguito al protocollo d'intesa Mimit-Anfia sottoscritto il 18 ottobre scorso.

Obiettivo di questo tavolo di lavoro è giungere a un accordo di sviluppo con Stellantis e tutti gli attori del settore automotive italiano per l'aumento dei livelli produttivi negli stabilimenti italiani, il consolidamento dei centri di ingegneria e ricerca, maggiori investimenti sui modelli innovativi, la riqualificazione delle competenze dei lavoratori e il sostegno alla riconversione della filiera della componentistica.

All'incontro, presieduto dal ministro Adolfo Urso, erano presenti il sottosegretario Fausta Bergarotto, una delegazione di Stellantis guidata da Davide Mele, Responsabile Corporate Affairs Italia, le rappresentanze delle Regioni sede di stabilimenti di Anfia. Per le Regioni erano al tavolo i presidenti del Piemonte e dell'Abruzzo, Alberto Cirio e Marco Marsilio, il vicepresidente della Regione Lazio, Roberta Angelilli, gli assessori regionali della Basilicata, Michele Casino, della Campania, Antonio Marchiello, e dell'Emilia Romagna, Vincenzo Colla, e i tecnici dell. Regione Molise.

Presenti inoltre, per le organizzazioni sindacali, i segretari generali di Fiom-Cgil, Michele De Palma, Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, Uilm, Rocco Palombella, Ugl-Metalmeccanica, Giovanni Antonio Spera, e Fismic, Roberto Di Maulo. Erano infine al tavolo per Anfia il Presidente Roberto Vavassori e il direttore generale Gianmarco Giorda. Il ministro Urso, nel suo intervento in apertura dei lavori, ha sottolineato l'importanza di invertire la progressiva contrazione dei volumi prodotti in Italia, dove l'anno scorso sono state prodotte appena 450mila autovetture a fronte di un milione e 400mila immatricolazioni, con l'obiettivo di raggiungere con Stellantis almeno 1 milione di veicoli prodotti nel nostro Paese. Ha poi affrontato il tema degli strumenti incentivanti, che in un prossimo futuro dovranno stimolare l'acquisto di auto effettivamente prodotte in Italia o potranno essere ripensati per accompagnare la transizione verde la filiera della componentistica e tutto il mondo, o comunque promuovendo l'insediamento di altre case produttrici nel nostro Paese. L'attività del Tavolo permanente proseguirà ora analizzando i colandosi in 5 gruppi di lavoro: sul Mercato (incentivi, future evoluzioni), sulla Competitività (efficientamento, energia, ecc.), sulla Componentistica, Lavoro e competenze e, infine, su R&S e centri di ingegneria. Il prossimo incontro del Tavolo è previsto entro il mese di gennaio 2024.

Uliano ha riferito che «In apertura del tavolo dell'automotive odierno, il settore, è la prima volta che mettiamo insieme tutti gli attori della filiera dell'auto. In Italia – ha sottolineato il Ministro – più che in altri paesi europei c'è stata una riduzione della produzione di auto, per questo puntiamo a raggiungere l'obiettivo di 1 milione di veicoli prodotti in Italia, sottolineando però, come oggi la gran parte degli 8 miliardi stanziati (ne restano 6) di incentivi per l'acquisto di nuove auto, sono andati per la maggior parte ad auto prodotte all'estero, va tenuto conto di un correttivo. Il Ministro ha anche sottolineato la necessità di sostenere la transizione della significativa e importante filiera della componentistica dell'automotive, che come ha ricordato il presidente dell'Anfia, Vavassori, vale oggi l'80% del valore dell'auto.

Urso ha poi ricordato come i ministri dello Sviluppo Economico di Italia, Francia e Germania abbiano sottoscritto un accordo sulle tecnologie abilitanti a metà gennaio e che ci sarà un nuovo incontro a Parigi per

definire le strategie per l'auto-
settore dell'auto. Il Ministro ha
transizione industria 5.0 e 2 m
parte possono essere utilizzat
green del settore. Per quanto
Emea del Gruppo, ha dichiara
tutti confermati, come pure l'
poi precisato come sia necess
l'acquisto delle auto elettriche
sottolineato la minaccia delle
di agire su energia, riduzione
la formazione professionale.



Su Pomigliano ha detto che la
contrapposizione con quella a
affrontare le transizioni in atto
maniera precisa gli investimen
d'accordo sugli obiettivi di aur
che se parliamo di 1 milione c
terzo, se si tratta di un milione
produzione. Per quanto riguar
dovrà riguardare, non tanto l'i
quanti nuovi modelli saranno
una multinazionale che produ
futuro anche Ds e Opel, se su
produttive certe come quello
approfondimento e definire n
a nostro avviso, serve una dis
sui modelli che in futuro sarar
e investimenti in R&S. Per qua
mld che costituivano il fondo
per l'acquisto, ma per investir
componentistica, che altrimer
avere un forte ridimensionam

anda" che verrà prodotta in Serbia non è in
ualmente prodotta nel sito campano. Per
nell'automotive è importante indirizzare in
. Certo - ha detto Uliano - siamo tutti
mento della produzione, ma sia ben chiaro
veicoli, la produzione deve aumentare di un
di auto questo significa oggi raddoppiare la
a ciascun sito produttivo, la discussione
lianità dei brand Stellantis, quanto, quali e
prodotti nel nostro Paese. Oggi il gruppo è
è già in Italia marchi come Jeep, Dodge e in
alcuni stabilimenti abbiamo delle missioni
Melfi, su altri siti c'è la necessità di fare un
ovi modelli e i tempi di partenza. Per questo
issione sulla saturazione degli stabilimenti,
o prodotti e su come aumenteranno volumi
to riguarda i 6 miliardi rimasti (rispetto agli 8
dell'auto), essi devono essere usati non solo
sull'offerta, sull'industria e sulla filiera della
rischierebbe di abbandonare l'Italia o di

La discussione aperta oggi dovrà proseguire con la convocazione di tavoli operativi e concreti per creare le condizioni di sviluppo e di crescita dei volumi produttivi e occupazionali, per i stabilimenti Stellantis in Italia e per il settore della componentistica». In conclusione il Ministero ha annunciato l'avvio di cinque tavoli di lavoro presidiati dal Ministero rispettivamente: un tavolo sulle produzioni e in particolare su come utilizzare i 6 miliardi di risorse del fondo automotive; un secondo tavolo sulla componentistica, efficienza produttiva, energia e logistica; un terzo su sviluppo e innovazione del settore; uno sulla componentistica e infine uno su occupazione e formazione. I tavoli verranno convocati già da questo mese».



Seguici sui Social



REDA: ONEPRIVACY POLICYCOOKIE POLICYPUBBLICITÀCONTATTACI

TermoliOnline.it Testata giornalistica
 Reg. Tribunale di Larino N. 02/2007 d
 29/08/2007 - Num. iscrizione ROC:307
 Direttore Responsabile: Emanuele Br...

Editore: **MEDIACOMM srl**
 Via Martiri della Resistenza, 134 - 86039
 TERMOLI(CB)
 P.Iva 01785180702

Realizzato da **Studio Weblab**

© Termolionline.it. 2023 - tutti i diritti riservati.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECONOMIA

 Attiva le notifiche
[CRONACA](#) [POLITICA](#) [ECONOMIA](#) [JUVE](#) [TORO](#) [SPORT](#) [CULTURA](#) [TEMPO LIBERO](#) [METEO](#) [VIDEO](#) [PIEMONTE](#) [DOSSIER CUNEO](#)

IN EVIDENZA

Il racconto dei funerali di Giulia Cecchettin: «Ora sei una stella»

Cirio vuole più auto e striglia Stellantis: «Basta scivoloni come la vendita delle fabbriche sui siti web»

di Nicolò Fagone La Zita

Il governatore del Piemonte: «Non si pensi a un disimpegno del gruppo». Lo Russo incontrerà Repole



Alberto Cirio

Ancora nessuna novità, almeno per il momento. Il primo nodo da sciogliere al tavolo sull'automotive – convocato mercoledì 6 a Roma dal ministro delle

CORRIERE TV

Valle Varaita, masso di diverse tonnellate in strada: sbriciolato con carica di esplosivo

La frana dopo il maltempo dei giorni scorsi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Imprese, Adolfo Urso, con Stellantis, sindacati, Regioni e Anfia – è rimasto lì, irrisolto. Anche se il ministro esulta perché l'azienda franco-italiana, sostiene, ha confermato l'obiettivo di produrre 1 milione di autoveicoli in Italia. Un traguardo da raggiungere «entro qualche anno» ha fatto sapere però il ministro, dopo i rassicuranti annunci estivi.

Non sorprende, dunque, la reazione dei sindacati: «Siamo entrati con una domanda - ha commentato il segretario dei metalmeccanici Cgil, Michele De Palma – Stellantis ha intenzione di fare investimenti o chiudere gli stabilimenti? Non hanno risposto. Tanti lavoratori sono ancora in cassa integrazione per cui ci chiediamo se all'orizzonte ci siano nuovi modelli».

«Dal 2011 abbiamo perso 11.500 dipendenti – ha aggiunto il leader della Uilm, Rocco Palombella, dicendosi favorevole a un accordo “ anche con risorse pubbliche” puntualizzando però che – Stellantis deve mettere soldi e garantire occupazione, ricerca e sviluppo. E smettano di fare pubblicità ingannevoli, come con la 600: negli spot c'è la bandiera italiana, ma non si produce qui». Proprio come la nuova Panda con motorizzazione elettrica, accarezzata da Torino [ma che sarà sfornata in Serbia](#).

Pareri negativi anche per i sindacati del territorio: «Purtroppo per Mirafiori non ci sono novità su nuove produzioni – dichiara Edi Lazzi, segretario generale della Fiom – significa che la cassa integrazione continuerà, e il futuro si prospetta sempre più a tinte fosche. Dopo l'ennesimo nulla di fatto pensiamo sia giunto il momento di ricercare nuovi produttori di auto per il rilancio economico della città».

E se il sindaco, Stefano Lo Russo, ha fatto sapere che la prossima settimana incontrerà l'arcivescovo di Torino, Roberto Repole, per affrontare il tema occupazione, il governatore Cirio è stanco di attendere. «L'unica soluzione è aumentare le auto che Stellantis produce in Italia – ha affermato – a partire dallo stabilimento di Mirafiori che, anni fa, produceva il totale delle auto che oggi vengono fatte in Italia. Mentre Torino raggiunge appena i 100 mila veicoli».

Dal presidente della Regione anche l'appello all'azienda ad evitare «scivoloni comunicativi, come la vendita degli stabilimenti sulle piattaforme immobiliari online. Il rischio è che nell'opinione pubblica si faccia strada l'idea del disimpegno del gruppo in Italia – ha aggiunto – quando invece abbiamo bisogno di un'industria dell'automotive forte, che creda nel potenziale della manodopera italiana. Non chiediamo solo piena occupazione, ma anche crescita».

A commentare l'incontro anche l'assessore regionale alle Attività produttive, Andrea Tronzano: «Stellantis ha la grande responsabilità di dare continuità a una storia secolare legata all'auto – ha sottolineato – dobbiamo dare certezze alla nostra filiera che chiede chiarezza sull'impegno del gruppo in Piemonte. Confidiamo che il lavoro sinergico tra le Regioni, il ministro Urso e Stellantis possa portare a aumentare la produzione di auto».

LEGGI ANCHE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849