



## **Rassegna Stampa**

**05 settembre 2024**

## UNINDUSTRIA

SOLE 24 ORE	05/09/2024	6	Industriali italiani pronti a una grande mobilitazione = L'industria italiana pronta a una grande mobilitazione <i>Filomena Greco</i>	3
CORRIERE DELLA SERA	05/09/2024	35	Sussurri & Grida - Industriali dell'automotive pronti alla mobilitazione <i>Redazione</i>	5
MESSAGGERO	05/09/2024	6	Auto, produttori in rivolta «La svolta verde ci affossa» <i>Giacomo Andreoli</i>	6
LIBERO	05/09/2024	9	La crisi arriva in Italia: imprese pronte a manifestare <i>Redazione</i>	8
GIORNALE	05/09/2024	20	«Senza un'altra Cig a fine anno si chiude» <i>P Bon</i>	9
ARENA	05/09/2024	8	Sos Automotive «Pronti alla mobilitazione» <i>Paolo Rubino</i>	11
GAZZETTA DI PARMA	05/09/2024	6	L'allarme dell'automotive «Pronti alla mobilitazione» <i>Paolo Rubino</i>	12
GAZZETTINO	05/09/2024	12	Auto, settore contro i paletti green «La filiera industriale rischia la crisi» <i>Giacomo Andreoli</i>	13
GIORNALE DI VICENZA	05/09/2024	8	Sos Automotive «Pronti alla mobilitazione» <i>Paolo Rubino</i>	15
CORRIERE DELLE ALPI	05/09/2024	11	Gelata tedesca e crisi del Pauto, imprese pronte a manifestare <i>Redazione</i>	16
CENTRO	05/09/2024	11	L'allarme dell'auto: «Siamo al collasso» <i>Paolo Rubino</i>	17
LIBERTÀ	05/09/2024	6	Crisi dell'automotive «Le aziende pronte a scendere in piazza» <i>Paolo Rubino</i>	18
MATTINO	05/09/2024	9	Auto, produttori in rivolta «La svolta verde ci affossa» <i>Giacomo Andreoli</i>	19
MATTINO DI PADOVA	05/09/2024	9	Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare <i>Redazione</i>	21
NUOVA VENEZIA	05/09/2024	9	Gelata tedesca e crisi del Pauto, imprese pronte a manifestare <i>Redazione</i>	22
PICCOLO	05/09/2024	13	La crisi dell'automotive «Chiuderanno aziende senza la proroga Cig» <i>Redazione</i>	23
PREALPINA	05/09/2024	10	L'allarme dell'auto «Sistema al collasso» <i>Redazione</i>	24
PROVINCIA DI LECCO	05/09/2024	6	Allarme Automotive «Sistema al collasso senza cig si chiude» <i>Redazione</i>	25
PROVINCIA PAVESE	05/09/2024	7	L'allarme dell'auto «Sistema al collasso Siamo prona alla mobilitazione» <i>Paolo Rubino</i>	27
REPUBBLICA TORINO	05/09/2024	4	Piemonte maglia nera 40% in più di cassa integrazione pesa la frenata dell'automotive <i>Massimiliano Sciullo</i>	28
TRIBUNA DI TREVISO	05/09/2024	11	Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare <i>Redazione</i>	30
PROVINCIA QUOTIDIANO DI CREMONA	05/09/2024	31	Sos auto «La cig o si chiude» <i>Redazione</i>	31
ALESSIOPORCU.IT	04/09/2024	1	Stellantis, industriali contro la politica "L'elettrico è una truffa. Il sistema crolla" <i>Martina Ottaviani</i>	32
ansa.it	04/09/2024	1	Industriali automotive, pronti ad una grande mobilitazione - Industria e Analisi <i>Redazione Ansa</i>	36
NOTIZIA GIORNALE	05/09/2024	11	Automotive Parte la rivolta delle aziende = La crisi nera dell'automotive Imprese sul piede di guerra <i>Dario Conti</i>	40
rainews.it	04/09/2024	1	Industriali dell'automotive pronti ad una grande mobilitazione <i>Redazione Di Rainews</i>	41
tg24.info	04/09/2024	1	IL FATTO " Crisi Stellantis, Borgomeo (Unindustria): "O la politica cambia lo scenario o consegnamo chiavi delle aziende" <i>Redazione</i>	44
VERITÀ	05/09/2024	3	Gli imprenditori scendono in piazza per fermare il delirio ambientalista <i>Nino Sunseri</i>	46

# UNINDUSTRIA

28 articoli

- Industriali italiani pronti a una grande mobilitazione = L'industria italiana pronta a una grande mobilit...
- Sussurri & Grida - Industriali dell'automotive pronti alla mobilitazione
- Auto, produttori in rivolta «La svolta verde ci affossa»
- La crisi arriva in Italia: imprese pronte a manifestare
- «Senza un'altra Cig a fine anno si chiude»
- Sos Automotive «Pronti alla mobilitazione»
- L'allarme dell'automotive «Pronti alla mobilitazione»
- Auto, settore contro i paletti green «La filiera industriale rischia la crisi»
- Sos Automotive «Pronti alla mobilitazione»
- Gelata tedesca e crisi delPauto, imprese pronte a manifestare
- L'allarme dell'auto: «Siamo al collasso»
- Crisi dell'automotive «Le aziende pronte a scendere in piazza»
- Auto, produttori in rivolta «La svolta verde ci affossa»
- Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare
- Gelata tedesca e crisi del Pauto, imprese pronte a manifestare
- La crisi dell'automotive «Chiuderanno aziende senza la proroga Cig»
- L'allarme dell'auto «Sistema al collasso»
- Allarme Automotive «Sistema al collasso senza cig si chiude»
- L'allarme dell'auto «Sistema al collasso Siamo pronu alla mobilitazione»
- Piemonte maglia nera 40% in più di cassa integrazione pesa la frenata dell'automotive
- Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare
- Sos auto «La cig o si chiude»
- Stellantis, industriali contro la politica "L'elettrico è una truffa. Il sistema crolla"
- Industriali automotive, pronti ad una grande mobilitazione - Industria e Analisi
- Automotive Parte la rivolta delle aziende = La crisi nera dell'automotive Imprese sul piede di guerra
- Industriali dell'automotive pronti ad una grande mobilitazione
- IL FATTO " Crisi Stellantis, Borgomeo (Unindustria): "O la politica cambia lo scenario o consegnamo..."
- Gli imprenditori scendono in piazza per fermare il delirio ambientalista



# L'industria italiana pronta a una grande mobilitazione

## L'allarme

**Borgomeo (Unindustria Cassino): «Senza cig a fine anno si chiude»**

**Filomena Greco**

«Il sistema dell'automotive sta crollando, senza cassa integrazione a fine anno si chiude». Le parole di Francesco Borgomeo, presidente di Unindustria Cassino, all'Ansa non lasciano dubbi sul momento assai difficile che sta vivendo l'automotive Made in Italy e l'intera filiera dell'auto, in Italia come in Europa. Volumi produttivi in calo, contrazione delle commesse, ripresa difficile dopo la pausa estiva, stallo della transizione verso la mobilità elettrica e mercato in rallentamento, sono questi i fattori che, tutti insieme, stanno determinando uno dei momenti più complessi del comparto.

Gli industriali dell'automotive sono pronti ad «una proposta da portare a tutti i partiti» anticipa Borgomeo che parla anche di una «manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: o cambiate lo scenario o vi diamo le chiavi delle aziende. Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla». Oltre agli ammortizzatori sociali servono «centri di ricerca e sviluppo per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto. E servono risorse da destinare agli investimenti. Per la filiera tutto questo è cruciale» aggiunge. Gli stessi sindacati, do-

po l'incontro del Tavolo Automotive al Mimit il 7 agosto scorso hanno quantificato in 25mila i posti di lavoro a rischio nel settore per il progressivo esaurimento, l'anno prossimo, degli ammortizzatori sociali.

Da un lato dunque la necessità di strumenti straordinario per sostenere la transizione, sia sul fronte del mercato che dell'industria, come sottolinea Borgomeo, dall'altra la chiamata alla mobilitazione dell'intera industria. «L'appello è alla politica, gli industriali lo lanciano in Italia da tutti i Comuni e le Regioni dove ci sono stabilimenti auto e imprese della filiera» aggiunge. L'obiettivo è parlare ai decisori tanto in Italia quanto in Europa. Lo scenario da cambiare è quello «ideologico» che in Europa «ha determinato una crisi in un settore industriale relevantissimo» dice Borgomeo, per colpa dello stop al motore endotermico dal 2035 e dell'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. «La nostra proposta è molto semplice. Noi vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno Euro 6: porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza, mantenendo in vita una filiera che nel frattempo si orienterà verso altro» suggerisce il presidente di

**Unindustria Cassino.**

L'allarme sui volumi produttivi, calati nel primo semestre dell'anno del 25% (del 35% se si guarda solo alle auto) sta interessando in queste settimane non soltanto gli stabilimenti auto di Stellantis ma anche il polo di Atessa dove si producono i commerciali leggeri e dove alla ripresa si lavora su due turni con in prospettiva due settimane di cassa integrazione tra settembre e ottobre. Ieri in una lettera il ceo di Stellantis, Carlos Tavares, ha risposto alla richiesta di chiarimenti del presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, sul futuro dello stabilimento. «Lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia di Stellantis, come dimostra il recente lancio dell'intera gamma rinnovata di veicoli prodotti ad Atessa nonché i nostri investimenti nell'efficienza energetica del reparto verni-



Peso: 1-1%, 6-28%

ciatura e gli sviluppi regolari e continui a sostegno del piano strategico Stellantis Dare Forward 2030». Interventi non considerati sufficienti però dalla Fiom di Chieti che chiede maggior impegno sullo stabilimento e sull'impianto verniciatura che sconta, secondo i metalmeccanici della Cgil, grosse difficoltà. Tavares inoltre spiega il ricorso alla cig nello

stabilimento abruzzese «è dovuto a una flessione congiunturale dei volumi di mercato e non è strutturale».

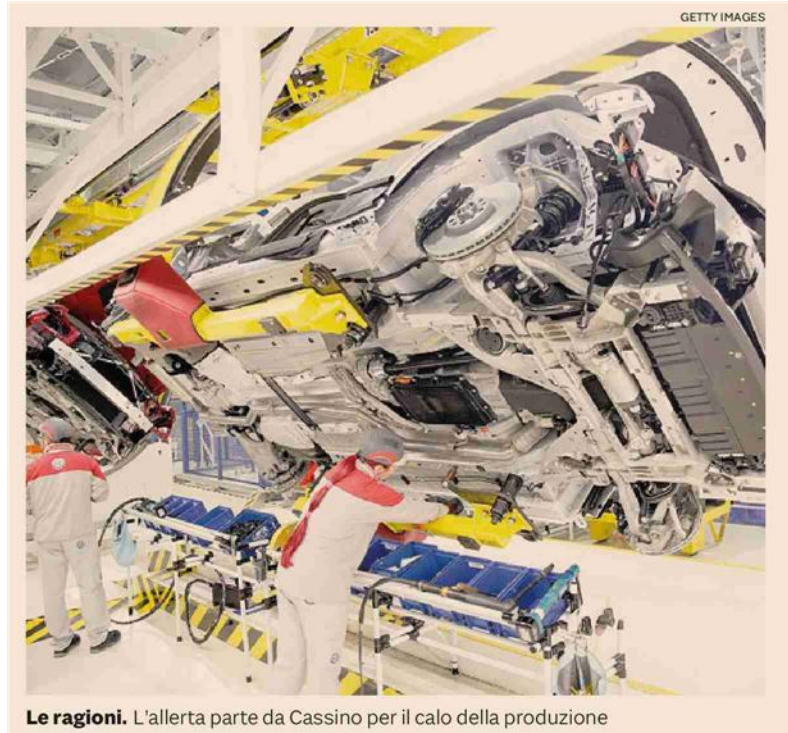
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra le cause: volumi in calo, contrazione delle commesse, stallo della transizione e mercato in rallentamento

#### AUTO IN CRISI

##### La produzione in Italia

Nel primo semestre dell'anno la produzione totale di auto e commerciali leggeri in Italia, in capo al Gruppo Stellantis, è scesa del 25%, percentuale che si contrae ulteriormente del 35% se si considera soltanto la produzione di autovetture. In forte contrazione dunque i volumi di tutte le fabbriche Stellantis nel Paese, un calo che sta condizionando gli indicatori della produzione dell'intero indotto. A giugno la produzione del settore automotive era in calo del 25% rispetto a giugno 2023. Nei primi sei mesi dell'anno l'indice della produzione nel settore automotive registrava un decremento del 16,3%.



**Le ragioni.** L'allerta parte da Cassino per il calo della produzione



Peso:1-1%,6-28%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

498-001-001

## Sussurri & Grida

### **Industriali dell'automotive pronti alla mobilitazione**

Gli industriali dell'auto sono pronti ad «una proposta da portare a tutti i partiti» e pensano a «una manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: o cambiate lo scenario o vi diamo le chiavi delle aziende; leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla». Il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, rilancia all'Ansa l'allarme.



Peso:3%

# Auto, produttori in rivolta «La svolta verde ci affossa»

► Orsini (Confindustria): «Furia ideologica anti-industriale». Anfia e Unindustria pronti alla mobilitazione pubblica: «Servono cig e aiuti, a rischio 40mila occupati»

## LO SCENARIO

ROMA Una «grande mobilitazione pubblica» per frenare la transizione verso l'auto elettrica, rendendo meno stringenti i paletti Ue e chiedendo al governo più risorse per la riconversione industriale. La filiera dell'automotive si prepara alla battaglia contro quella che considera, per usare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, «una furia ideologica anti-industriale» che «danneggia la competitività in tutta Europa». Ad essere nel mirino è il Green Deal e in particolare lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel a partire dal 2035 e l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Ma nel breve periodo, secondo Unindustria e Anfia, a pesare ancor più su un settore a «rischio crollo» sono «la produzione in calo e gli investimenti insufficienti dell'unico produttore in Italia, Stellantis». Ma anche il previsto stop alla cassa integrazione straordinaria a fine anno. Riguarda oltre 25mila persone, secondo i sindacati Fim, Fiom e Uilm. Per il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, «il mancato rinnovo della cig sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

Uno scenario simile, da qui al 2030, sarebbe inevitabile senza «risorse straordinarie» per la riconversione green. Entro quell'anno, secondo l'Anfia, la transizione verso l'auto elettrica può lasciare a casa dai 20 mila ai 40 mila lavoratori. Insomma, il 30% dell'attuale manodopera della filiera italiana della componentistica. Facendo perdere alle imprese del settore fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali (il 12%).

## LE PROSPETTIVE

«Lo stop al motore endotermico previsto per il 2035 - secondo Orsini - preoccupa molto, perché c'è una filiera coinvolta di 70 mila persone». Sul tema del Green Deal, ha aggiunto

Orsini, «non possiamo pensare di non essere competitivi con altre parti del mondo: ci sono temi che ci mettono in difficoltà e norme europee che fanno fughe in avanti verso altri Continenti e ci penalizzano».

A segnalare la «direzione sbagliata» sarebbe quindi, per il numero uno di Confindustria, «la chiusura di stabilimenti Audi in Belgio e Volkswagen in Germania: una cosa che non era mai successa prima e se soffre il Pil tedesco soffre l'intera Europa». Oggi in Italia, conclude, «ci sono 42 milioni di veicoli e solo 7 milioni sono a benzina o diesel Euro 6 e 7: la transizione è indispensabile, ma dobbiamo lavorare su misure a tutela dell'auto, della produzione e della filiera». Unindustria propone quindi di cambiare l'obiettivo del 2035: rendere tutto il parco auto europeo almeno Euro 6. Ipotesi che per Borgo-

meo «porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni, mantenendo in vita le fabbriche, che nel frattempo si orienteranno verso le tecnologie pulite». Quindi la richiesta di «nuovi centri di ricerca e sviluppo» in Europa per non dipendere dalle batterie cinesi.

Tornando alla crisi occupazionale, è vero che dalle colonnine alle nuove componenti green, tra ingegneri e manodopera riconvertita, diversi nuovi posti di lavoro possono essere creati, ma il saldo finale per Anfia sarà comunque negativo. Riducendo anche i ricavi delle professioni associate al comparto, a partire dai meccanici. Colpa, sostengono, della quantità minore di elementi dei motori ecologici rispetto a quelli endotermici e dell'impossibilità di cambiare subito il business delle centinaia di aziende che hanno tra i primi quattro prodotti in vendita quelli

legati al motore a benzina o diesel. Ma potrebbe pesare anche la crescente automazione industriale.

Il governo, nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, punta a 6,6 milioni di auto green entro il 2030. Un target ambizioso per Anfia, considerando che oggi circolano circa 256 mila vetture elettriche e poche più ibride plug-in. Le nuove vendite sembrano confermare un trend che non decolla, con la classe media, impoverita dall'inflazione, che non riesce a permettersi auto che non costano meno di 22-25 mila euro, nel migliore dei casi (per l'usato almeno 5-6 mila euro).

## LE RICETTE

L'effetto degli eco-incentivi fino a 13.750 euro, partiti a giugno e ora praticamente esauriti per le auto green, si è concluso: la quota di mercato dei veicoli elettrici e ibridi ad agosto, secondo l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è scesa di quasi il 2% in un anno. E ancora, nonostante nei primi otto mesi dell'anno si registri l'1% di auto green in più (a quota 41 mila), le immatricolazioni tra agosto 2023 e agosto 2024 sono crollate del 40,6%.

Ma la situazione, secondo Unimpresa, è fosca in tutta Europa. «Le case automobilistiche - sottolinea l'esperto Francesco Zirpoli dell'Università Ca' Foscari di Venezia - con il green hanno margini di guadagno minori rispetto alle vetture a benzina o diesel e se non aumenta l'offerta i prezzi non calano: bisogna costringerle a invertire la rotta per salvare il pianeta, anche mantenendo la sca-



Peso: 44%

denza del 2035». «In quel caso – aggiunge però Davide Bubbico dell'Università di Salerno – servirebbe un forte piano europeo con fondi per la riconversione delle piccole e medie imprese, la riqualificazione dei pezzi prodotti e della manodopera, ma anche l'innovazione tecnologica per permettere il riciclo dei componenti e il potenziamento della mobilità pubblica sostenibile». Con queste prospettive e se non cambiassero i

volumi di commesse di Stellantis, per la Rome Business School e Motus-E, il saldo dei posti di lavoro nel 2030 potrebbe essere addirittura positivo per 17 mila unità, valorizzando quegli oltre 100 fornitori italiani che già puntano sul green. Ad oggi, però, sembra una prospettiva difficile.

**Giacomo Andreoli**

## Auto elettrica, transizione al palo



**A rischio fino a 40 mila lavoratori entro il 2030**  
(30% della manodopera)



Le imprese del settore possono perdere in sei anni **fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali** (il 12%)

**256mila**

Le vetture elettriche sulle strade italiane. Quelle ibride plug-in sono di poco più numerose

**40,6%**

Il calo delle immatricolazioni delle auto green in Italia

**13.750 euro**

L'importo massimo degli eco-incentivi ora praticamente esauriti per le auto green

**17mila**

Il saldo positivo di posti di lavoro con un maxi piano europeo per la riconversione delle piccole e medie imprese (previsione E-Motus)

Fonte: Anfia-Unindustria

Withub

**LE IMPRESE  
CHIEDONO AL GOVERNO  
RISORSE STRAORDINARIE  
PER PROMUOVERE  
LA RICONVERSIONE  
DELLE FABBRICHE**



Peso:44%

## TAVARES (AD STELLANTIS) RASSICURA SU ATESSA

# La crisi arriva in Italia: imprese pronte a manifestare

L'allarme delle aziende dell'indotto dell'automotive: «Rischiamo di chiudere, faremo una grande mobilitazione»

■ «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva».

L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio e in particolare da Cassino dove c'è preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che si riflette sull'indotto. È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo le ultime notizie negative, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che è «sicuramente più lenta, il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della cassa integrazione guadagni a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere auto-

motive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo.

Tra le regioni maggiormente interessate c'è l'Abruzzo. Ieri Carlos Tavares ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, che nei giorni scorsi aveva esternato le sue preoccupazioni sul futuro dello stabilimento di Atezza. Il ceo di Stellantis ha ribadito che l'impianto «rimane centrale nella strategia» del gruppo, sottolineando però che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo».

Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello «ideologico», evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di «euro 7» per le immatricolazioni da luglio

2025». Certo, gli industriali non vogliono fermare la transizione, ma chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green.

«La nostra proposta è molto semplice» spiega Borgomeo «vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno «euro 6»: porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro». Al contrario, con lo stop al motore endotermico «si venderanno solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto che avrà trent'anni, ammazzando l'industria e danneggiando anche i consumatori». Gli industriali chiedono poi al governo «strumenti straordinari per gestire la transizione».

**M.ZAC.**



Peso: 21%

# «Senza un'altra Cig a fine anno si chiude»

## Borgomeo (Unindustria Cassino) chiama gli industriali automotive alla mobilitazione

■ La cassa integrazione, insieme alle incertezze sul futuro, sono una costante per il sistema produttivo italiano di Stellantis. Quanto sta accadendo in Germania, con due fabbriche del gruppo Volkswagen a rischio di chiusura, deve far riflettere. Dalle crisi ipotizzate, infatti, si sta passando ora ai fatti reali con conseguenze drammatiche per l'occupazione. La domanda da porsi è la seguente: dopo Volkswagen, a chi toccherà mettere in conto decisioni drastiche?

Dal rapporto Fim Cisl sulla produzione di auto in Italia nel primo semestre 2024, i segni meno a doppia cifra relativi alle fabbriche di Stellantis abbondano. E sempre il sindacato capeggiato da Ferdinando Uliano ha chiaramente fatto sapere che nel 2025 sono da considerare a rischio 25mila posti, tra Stellantis e tutto l'indotto, una volta esauriti gli ammortizzatori sociali. Per farla breve: se non si interviene per tempo saranno inevitabili licenziamenti di massa. Un concetto analogo è stato ribadito dal presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, che dialogando con l'Ansa ha affermato come «lo stop al 31 dicembre alla cassa integrazione rappresenterà il vero scacco matto». Da qui il suo messaggio a tutti i partiti: «O cambiate scenario oppure vi consegniamo le chiavi delle aziende». Il presidente Borgomeo, a questo punto, chiama alla mobilitazione gli imprenditori. «Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva - avverte -

in questo modo il sistema crolla». Proprio nei giorni scorsi, in proposito, Stellantis ha comunicato un ulteriore fermo produttivo nello stabilimento di Cassino, rinviando la riapertura al 16 settembre: mancano gli ordini e le novità da introdurre sulle linee di montaggio tardano. Fino a quando potrà durare una situazione del genere? La produzione attuale del sito riguarda le Alfa Romeo Giulia e Stelvio, nonché il Suv luxury Maserati Grecale. Tra gennaio e giugno, inoltre, la produzione nella fabbrica (-38,7% sul 2023, cioè 15.900 unità) risulta tra le peggiori nella storia dello stabilimento in provincia di Frosinone. Dai due turni del 2023 si è poi passati a uno solo.

Carlos Tavares, ad di Stellantis, ha intanto risposto con il solito ritornello, tarato sulla realtà in questione («Atesa rimane centrale nella strategia di Stellantis»), alla lettera inviata dal presidente della Regione Umbria, Marco Marsilio, in merito alla cassa integrazione nel sito in provincia di Chieti che sforna furgoni.

PBOn



Peso: 30%

## WOLFSBURG Il meeting di ieri tra dipendenti e manager del colosso automobilistico Volkswagen



Peso: 30%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

498-001-001

**Un settore in crisi**

# Sos Automotive

## «Pronti alla mobilitazione»

• Il presidente di **Unindustria** Cassino si fa portavoce del malessere: «Con lo stop della cig a fine anno si chiude»

**PAOLO RUBINO**

**ROMA** «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree

dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti». Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

**Il governo ci ascolti**

Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chie-

dere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavarès, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atesa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato»: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo». Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scel-

te fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello ideologico, evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa».

**Orsini (Confindustria):**

«Anche la crisi della Volkswagen in Germania dimostra che le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella direzione giusta»



**Automotive** Uno stabilimento Stellantis ANSA



Peso: 31%

# Recessione e rischi «Senza proroga della Cig a fine anno si chiude» L'allarme dell'automotive «Pronti alla mobilitazione»

**» Roma** «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farne interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabi-

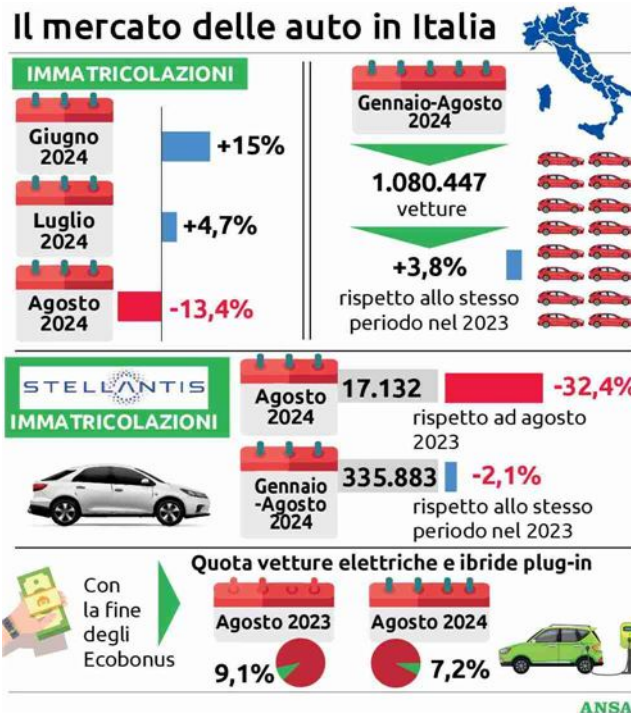
limenti». Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un

gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo». Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello ideologico, evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa: parliamo comun-

que di energia da fossile». Ed il prezzo «industriale e sociale è altissimo: «Il sistema crolla». Gli industriali non vogliono fermare la transizione, chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green. «La nostra proposta è molto semplice - spiega Borgomeo -: vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno 'euro 6': porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro». Gli industriali chiedono poi «al Governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o modificarla; serve la Cig.

**Paolo Rubino**

**Borgomeo**  
Il presidente di Unindustria Cassino chiede interventi straordinari al governo



Peso: 31%

# Auto, settore contro i paletti green

## «La filiera industriale rischia la crisi»

► Orsini (Confindustria): «Furia ideologica. Con lo stop a benzina e diesel del 2035 l'Ue perderà competitività»  
Produttori pronti alla mobilitazione: «Servono cassa integrazione e aiuti, possibili 40 mila esuberanti in 6 anni»

### LO SCENARIO

ROMA Una «grande mobilitazione pubblica» per frenare la transizione verso l'auto elettrica, rendendo meno stringenti i paletti Ue e chiedendo al governo più risorse per la riconversione industriale. La filiera dell'automotive si prepara alla battaglia contro quella che considera, per usare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, «una furia ideologica anti-industriale» che «danneggia la competitività in tutta Europa». Ad essere nel mirino è il Green Deal e in particolare lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel a partire dal 2035 e l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Ma nel breve periodo, secondo Unindustria e Anfia, a pesare ancor più su un settore a «rischio crollo» sono «la produzione in calo e gli investimenti insufficienti dell'unico produttore in Italia, Stellantis». Ma anche il previsto stop alla cassa integrazione straordinaria a fine anno. Riguarda oltre 25 mila persone, secondo i sindacati Fim, Fiom e Uilm. Per il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, «il mancato rinnovo della cig sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

Uno scenario simile, da qui al 2030, si avrebbe senza «risorse straordinarie» per la riconversione green. Entro quell'anno, secondo l'Anfia, la transizione verso l'auto elettrica può lasciare a casa dai 20 mila ai 40 mila lavoratori. Insomma, il 30% dell'attuale manodopera della filiera italiana della compo-

nentistica. Facendo perdere alle imprese del settore fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali (il 12%).

### LE PROSPETTIVE

«Lo stop al motore endotermico previsto per il 2035 - secondo Orsini - preoccupa molto, perché c'è una filiera coinvolta di 70 mila persone». Sul tema del Green Deal, ha aggiunto Orsini, «non possiamo pensare di non essere competitivi con altre parti del mondo: ci sono temi che ci mettono in difficoltà e norme europee che fanno fughe in avanti verso altri Continenti e ci penalizzano».

A segnalare la «direzione sbagliata» sarebbe quindi, per il numero uno di Confindustria, «la chiusura di stabilimenti Audi in Belgio e Volkswagen in Germania: una cosa che non era mai successa prima». Oggi in Italia, conclude, «ci sono 42 milioni di veicoli e solo 7 milioni sono a benzina o diesel Euro 6 e 7: la transizione è indispensabile, ma dobbiamo lavorare su misure a tutela dell'auto, della produzione e della filiera». Unindustria propone quindi di cambiare l'obiettivo del 2035: rendere tutto il parco auto europeo almeno Euro 6. Ipotesi che per Borgomeo «porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e più sicurezza, mantenendo in vita una filiera e le fabbriche, che nel frattempo si orienteranno verso le tecnologie pulite». Quindi la richiesta di «nuovi centri di ricerca e sviluppo» in Europa per non dipendere dalle batterie cinesi.

Tornando ai posti di lavoro a rischio, dalle colonnine alle nuove componenti green, tra ingegneri e manodopera riconvertita, diversi nuovi posti di lavoro possono essere creati, ma il saldo finale per Anfia sarà comunque negativo. Riducendo anche i ricavi delle professioni associate al comparto, a partire dai meccanici. Colpa, sostengono, della quantità minore di elementi dei

motori ecologici rispetto a quelli endotermici e dell'impossibilità di cambiare subito il business delle centinaia di aziende che hanno tra i primi quattro prodotti in vendita quelli legati al motore a benzina o diesel. Ma potrebbe pesare anche la crescente automazione industriale.

Il governo, nel Pniec (il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima), punta a 6,6 milioni di auto green entro il 2030. Un target molto ambizioso per Anfia, considerando che oggi circolano circa 256 mila vetture elettriche e poche più ibride plug-in. Le nuove vendite sembrano confermare un trend che non decolla, con la classe media, impoverita dall'inflazione, che non riesce a permettersi auto che non costano meno di 22-25 mila euro nel migliore dei casi (per l'usato almeno 5-6 mila euro).

### L'ESPERTO DI CA' FOSCARI

L'effetto degli eco-incentivi fino a 13.750 euro, partiti a giugno e ora praticamente esauriti per le auto green, si è concluso: la quota di mercato dei veicoli elettrici e ibridi ad agosto, secondo l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è scesa di quasi il 2% in un anno. E ancora, nonostante nei primi otto mesi dell'anno si registri l'1% di auto green in più (poco sopra quota 41 mila), le immatricolazioni tra agosto 2023 e agosto 2024 sono crollate del 40,6%. La situazione, come segnala Unimpresa, è fosca in tutta Europa. «Le case automobilistiche - secondo l'esperto Francesco Zirpoli dell'Università Ca' Foscari di Venezia - con il green hanno margini di guadagno minori rispetto alle vetture a benzina o diesel e se non aumenta l'offerta i prezzi non scendono: bisogna costringerle a invertire la rotta per salvare il pianeta». «Il quadro, viste le regole attuali - aggiunge Davide Bubbico dell'Università di Salerno - cam-

bierebbe con un forte piano europeo con fondi per la riconversione delle piccole e medie imprese, la riqualificazione dei pezzi prodotti e della manodopera, ma anche l'innovazione tecnologica per permettere il riciclo dei componenti e il potenziamento della mobilità pubblica sostenibile».

Con queste prospettive e se non cambiassero i volumi di commesse di Stellantis, secondo la Rome Business School e Motus-E, il saldo dei posti di lavoro al 2030 potrebbe essere addirittura positivo per 17 mila unità, valorizzando in primis quegli oltre 100 fornitori italiani che già puntano sul green. Ma oggi sembra una prospettiva lontana.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI IMPRENDITORI CHIEDONO AL GOVERNO RISORSE STRAORDINARIE PER PROMUOVERE LA RICONVERSIONE DELLE FABBRICHE



Peso: 50%

## Auto elettrica, transizione al palo



**A rischio fino a 40 mila lavoratori entro il 2030**  
(30% della manodopera)



Le imprese del settore possono perdere in sei anni **fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali** (il 12%)

**256mila**

Le vetture elettriche sulle strade italiane. Quelle ibride plug-in sono di poco più numerose

**40,6%**

Il calo delle immatricolazioni delle auto green in Italia

**13.750 euro**

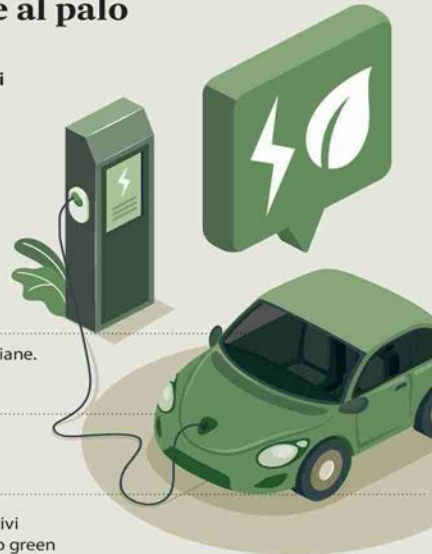
L'importo massimo degli eco-incentivi ora praticamente esauriti per le auto green

**17mila**

Il saldo positivo di posti di lavoro con un maxi piano europeo per la riconversione delle piccole e medie imprese (previsione E-Motus)

Fonte: Anfia-Unindustria

Withub



Peso:50%

## Un settore in crisi

# Sos Automotive «Pronti alla mobilitazione»

• Il presidente di **Unindustria** Cassino si fa portavoce del malessere: «Con lo stop della cig a fine anno si chiude»

PAOLO RUBINO

**ROMA** «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree

dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti». Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

### Il governo ci ascolti

Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chie-

dere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavarès, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atesa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato»: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo». Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scel-

te fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello ideologico, evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa».

### Orsini (Confindustria):

«Anche la crisi della Volkswagen in Germania dimostra che le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella direzione giusta»



Automotive Uno stabilimento Stellantis ANSA



Peso: 31%

LA PREOCCUPAZIONE DEGLI INDUSTRIALI

# Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare

ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera.

È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano a «una manifestazione degli imprenditori per dar forza alle propo-

ste sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari».

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atesa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare. —



Un operaio al lavoro in uno stabilimento Stellantis



Peso: 19%

# L'allarme dell'auto: «Siamo al collasso»

Il presidente di Unindustria Cassino si fa portavoce del malessere del settore: «Senza Cig si chiude, ora regole nuove»

**di Paolo Rubino**

▶ ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori ele-

menti di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli im-

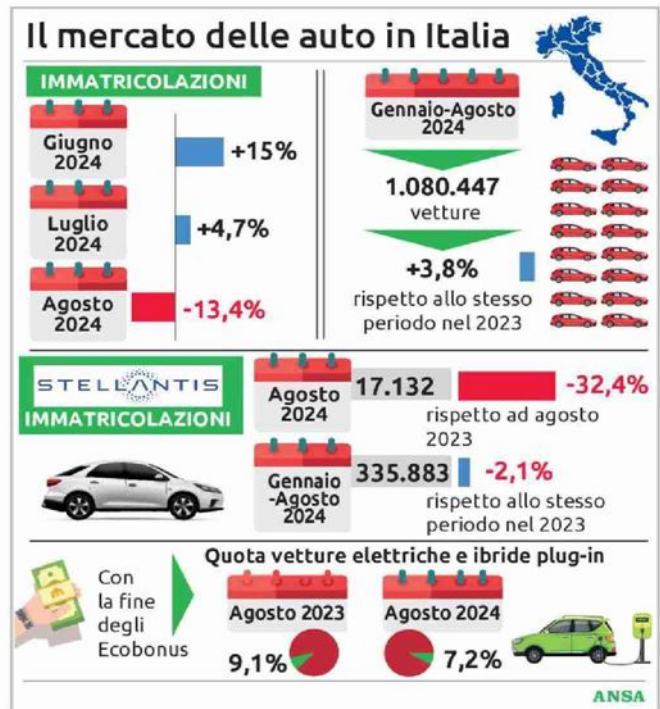
prenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo».

Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino

ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello «ideologico», evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di «euro 7» per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa: parliamo comunque di energia da fossile». Ed il prezzo «industriale, sociale, economico» è altissimo: «Il sistema crolla». Gli industriali non vogliono fermare la transizione, chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green.

» La ripartenza del mercato a settembre è stata bassissima, a cominciare dalle vendite di Stellantis

» Gli industriali: «Organizzeremo una manifestazione per sensibilizzare il governo»



Peso: 44%

# Crisi dell'automotive «Le aziende pronte a scendere in piazza»

Il presidente di **Unindustria** Cassino: «Servono nuove regole»  
La richiesta è di prorogare la Cig: «Siamo a rischio chiusura»

**Paolo Rubino**

● «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera.

È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di pre-

occupazione emersi dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti». Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre chiudono le aziende».

Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Re-

gione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo».

Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello «ideologico», dice Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025.

«Come disse Marchionne, sia-

mo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa: parliamo comunque di energia da fossile». Ed il prezzo «industriale, sociale, economico» è altissimo: «Il sistema crolla». Gli industriali non vogliono fermare la transizione, chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green. «La nostra proposta - spiega Borgomeo è «che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno 'euro 6': porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza mantenendo viva una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro».



Peso: 33%

# Auto, produttori in rivolta «La svolta verde ci affossa»

► Orsini (Confindustria): «Furia ideologica anti-industriale». Anfia e Unindustria pronti alla mobilitazione pubblica: «Servono cig e aiuti, a rischio 40mila occupati»

## LO SCENARIO

ROMA Una «grande mobilitazione pubblica» per frenare la transizione verso l'auto elettrica, rendendo meno stringenti i paletti Ue e chiedendo al governo più risorse per la riconversione industriale. La filiera dell'automotive si prepara alla battaglia contro quella che considera, per usare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, «una furia ideologica anti-industriale» che «danneggia la competitività in tutta Europa». Ad essere nel mirino è il Green Deal e in particolare lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel a partire dal 2035 e l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Ma nel breve periodo, secondo Unindustria e Anfia, a pesare ancor più su un settore a «rischio crollo» sono «la produzione in calo e gli investimenti insufficienti dell'unico produttore in Italia, Stellantis». Ma anche il previsto stop alla cassa integrazione straordinaria a fine anno. Riguarda oltre 25mila persone, secondo i sindacati Fim, Fiom e Uilm. Per il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, «il mancato rinnovo della cig sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

Uno scenario simile, da qui al 2030, si avrebbe senza «risorse straordinarie» per la riconversione green. Entro quell'anno, secondo l'Anfia, la transizione verso l'auto elettrica può lasciare a casa dai 20 mila ai 40 mila lavoratori. Insomma, il 30% dell'attuale manodopera della filiera italiana della componentistica. Facendo perdere alle imprese del settore fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali (il 12%).

## LE PROSPETTIVE

«Lo stop al motore endotermico previsto per il 2035 - secondo Orsini - preoccupa molto, perché c'è una fi-

liera coinvolta di 70 mila persone». Sul tema del Green Deal, ha aggiunto Orsini, «non possiamo pensare di non essere competitivi con altre parti del mondo: ci sono temi che ci mettono in difficoltà e norme europee che fanno fughe in avanti verso altri Continenti e ci penalizzano».

A segnalare la «direzione sbagliata» sarebbe quindi, per il numero uno di Confindustria, «la chiusura di stabilimenti Audi in Belgio e Volkswagen in Germania: una cosa che non era mai successa prima e se soffre il Pil tedesco soffre l'intera Europa». Oggi in Italia, conclude, «ci sono 42 milioni di veicoli e solo 7 milioni sono a benzina o diesel Euro 6 e 7: la transizione è indispensabile, ma dobbiamo lavorare su misure a tutela dell'auto, della produzione e della filiera». Unindustria propone quindi di cambiare l'obiettivo del 2035: rendere tutto il parco auto europeo almeno Euro 6. Ipotesi che per Borgomeo «porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni, mantenendo in vita le fabbriche, che nel frattempo si orienteranno verso le tecnologie pulite». Quindi la richiesta di «nuovi centri di ricerca e sviluppo» in Europa per non dipendere dalle batterie cinesi.

Tornando ai posti di lavoro a rischio, dalle colonnine alle nuove componenti green, tra ingegneri e manodopera riconvertita, diversi nuovi posti di lavoro possono essere creati, ma il saldo finale per Anfia sarà comunque negativo. Riducendo anche i ricavi delle professioni associate al comparto, a partire dai meccanici. Colpa, sostengono, della quantità minore di elementi dei motori ecologici rispetto a quelli endotermici e dell'impossibilità di cambiare subito il business delle centi-

naia di aziende che hanno tra i primi quattro prodotti in vendita quelli legati al motore a benzina o diesel. Ma potrebbe pesare anche la crescente automazione industriale.

Il governo, nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, punta a 6,6 milioni di auto green entro il 2030. Un target ambizioso per Anfia, considerando che oggi circolano circa 256mila vetture elettriche e poche più ibride plug-in. Le nuove vendite sembrano confermare un trend che non decolla, con la classe media, impoverita dall'inflazione, che non riesce a permettersi auto che non costano meno di 22-25mila euro, nel migliore dei casi (per l'usato almeno 5-6mila euro).

## LE RICETTE

L'effetto degli eco-incentivi fino a 13.750 euro, partiti a giugno e ora praticamente esauriti per le auto green, si è concluso: la quota di mercato dei veicoli elettrici e ibridi ad agosto, secondo l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è scesa di quasi il 2% in un anno. E ancora, nonostante nei primi otto mesi dell'anno si registri l'1% di auto green in più (a quota 41mila), le immatricolazioni tra agosto 2023 e agosto 2024 sono crollate del 40,6%.

Ma la situazione, secondo Unimpresa, è fosca in tutta Europa. «Le case automobilistiche - sottolinea l'esperto Francesco Zirpoli dell'Università Ca' Foscari di Venezia - con il green hanno margini di guadagno



Peso: 44%

minori rispetto alle vetture a benzina o diesel e se non aumenta l'offerta i prezzi non calano: bisogna costringerle a investire la rotta per salvare il pianeta, anche mantenendo la scadenza del 2035». «In quel caso – aggiunge però Davide Bubbico dell'Università di Salerno – servirebbe un forte piano europeo con fondi per la riconversione delle piccole e medie imprese, la riqualificazione dei pezzi prodotti e della manodopera, ma anche l'innovazione tecnologica per permettere il riciclo dei componenti e il potenziamento della mobilità pubblica sostenibile». Con queste prospettive e se non cambiassero i volumi di commesse

di Stellantis, per la Rome Business School e Motus-E, il saldo dei posti di lavoro al 2030 potrebbe essere addirittura positivo per 17 mila unità, valorizzando quegli oltre 100 fornitori italiani che già puntano sul green. Ad oggi, però, sembra una prospettiva difficile.

**Giacomo Andreoli**

**GLI INDUSTRIALI  
CHIEDONO AL GOVERNO  
RISORSE STRAORDINARIE  
PER PROMUOVERE  
LA RICONVERSIONE  
DELLE FABBRICHE**

## Auto elettrica, transizione al palo



**A rischio fino a 40 mila lavoratori entro il 2030**  
(30% della manodopera)



Le imprese del settore possono perdere in sei anni **fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali** (il 12%)

**256mila**

Le vetture elettriche sulle strade italiane. Quelle ibride plug-in sono di poco più numerose

**40,6%**

Il calo delle immatricolazioni delle auto green in Italia

**13.750 euro**

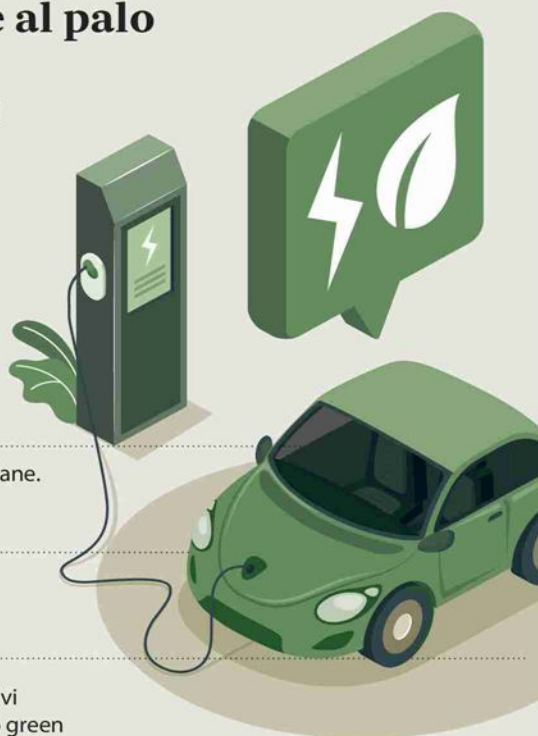
L'importo massimo degli eco-incentivi ora praticamente esauriti per le auto green

**17mila**

Il saldo positivo di posti di lavoro con un maxi piano europeo per la riconversione delle piccole e medie imprese (previsione E-Motus)

Fonte: Anfia-Unindustria

Withub



Peso:44%

LA PREOCCUPAZIONE DEGLI INDUSTRIALI

# Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare

ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera.

È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano a «una manifestazione degli imprenditori per dar forza alle propo-

ste sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari».

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atesa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare. —



Un operaio al lavoro in uno stabilimento Stellantis



Peso: 20%

LA PREOCCUPAZIONE DEGLI INDUSTRIALI

# Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare

ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera.

È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano a «una manifestazione degli imprenditori per dar forza alle propo-

ste sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari».

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atesa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare. —



Un operaio al lavoro in uno stabilimento Stellantis



Peso: 19%

## ALLARME DEGLI INDUSTRIALI

# La crisi dell'automotive «Chiuderanno aziende senza la proroga Cig»

ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis

e filiera.

È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete

dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dopo la crisi tedesca di Volkswagen che chiude stabilimenti in Germania. Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se

non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Euro-

pa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari».

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Gli industriali chiedono poi «al Governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o modificarla. Serve la Cig. Servono centri di ricerca per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto. Servono risorse per gli investimenti. Tutto questo è cruciale». C'è il tavolo per l'automotive del ministro Urso, c'è fiducia? «Qualunque iniziativa è ben accetta».



Catena di montaggio



Peso: 14%

# L'allarme dell'auto «Sistema al collasso»

**GLI IMPRENDITORI** «Siamo pronti alla mobilitazione»

**ROMA** - «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condoniamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera.

È il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti». Il primo ostacolo da superare in Italia è

lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano a «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al governo «strumenti straordinari».

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto a una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infra-

strutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo».

Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino a oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello «ideologico», evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di «euro 7» per le immatricolazioni dal luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa: parliamo comunque di energia da fossile». E il prezzo «industriale, sociale, economico» è altissimo: «Il sistema crolla».

Gli industriali non vogliono fer-

mare la transizione, chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green. «La nostra proposta è molto semplice - spiega Borgomeo - Vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno "euro 6": porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro». Al contrario, con lo stop al motore endotermico «si venderanno solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto che avrà trent'anni, ammassando l'industria e danneggiando anche i consumatori». Gli industriali chiedono poi «al governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o modificarla. Serve la Cig. Servono centri di ricerca per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto. Servono risorse per gli investimenti».



Peso: 35%

# Allarme Automotive «Sistema al collasso senza cig si chiude»

**Pronti alla mobilitazione.** Il presidente di Unindustria Cassino, Borgomeo, si fa portavoce del malessere del settore: «Dateci nuove regole o queste sono le chiavi»

ROMA  
PAOLO RUBINO

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodot-

te è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

## Decisioni o scacco matto

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del grup-

po ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo».

## Confindustria critica

Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello «ideologico», evidenza Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a co-

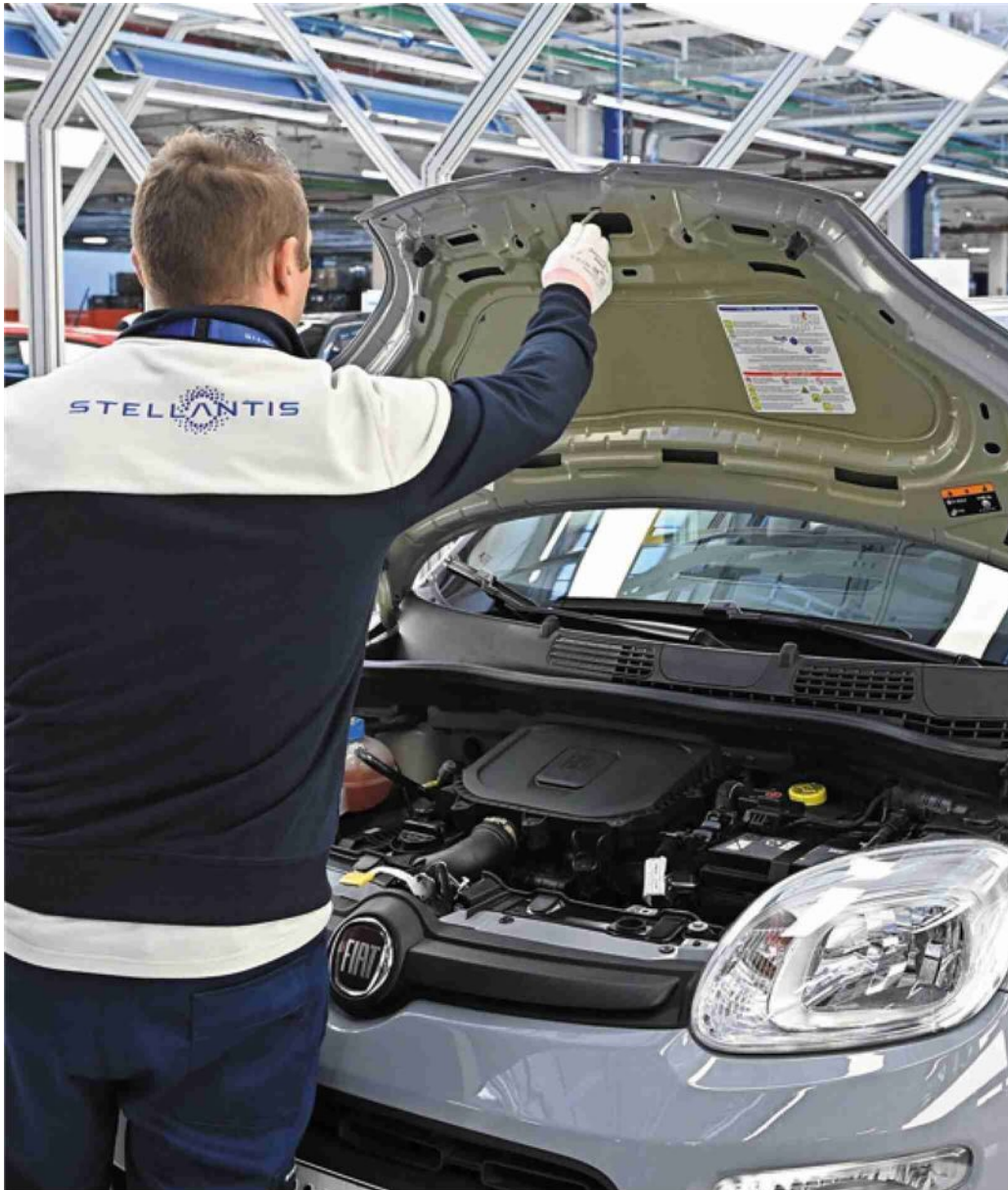
struire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa: parliamo comunque di energia da fossile». Ed il prezzo «industriale, sociale, economico» è altissimo: «Il sistema crolla» Gli industriali non vogliono fermare la transizione, chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green.

■ La ripartenza del mercato a settembre è stata bassissima, a cominciare dalle vendite di Stellantis  
■ Gli industriali: organizzeremo una manifestazione per sensibilizzare il governo

■ Per Orsini, la crisi in cui versa anche la Vw significa che le scelte fatte finora non hanno pagato



Peso: 49%



Uno stabilimento Stellantis ANSA



Peso: 49%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

495-001-001

# L'allarme dell'auto «Sistema al collasso Siamo pronti alla mobilitazione»

Borgomeo (Unindustria Cassino) sollecita interventi  
«Con lo stop alla cassa integrazione a fine anno si chiude»

Paolo Rubino / ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli

ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti». Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle propo-

ste sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari».

#### IL GOVERNO CI ASCOLTI

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione de-

gli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo». Anche per il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, un segnale

forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino ad oggi

non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello «ideologico», evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa ed il prezzo «industriale, sociale, economico» sarebbe altissimo. —



Stabilimento Stellantis ANSA



Peso: 35%

Lavoro

# Piemonte maglia nera 40% in più di cassa integrazione pesa la frenata dell'automotive

Gay: "Serve un intervento dell'Europa che autorizzi l'uso di fondi pubblici"  
Da Cassino parte l'idea di una manifestazione nazionale

di **Massimiliano Sciuolo**

Il 40% in più di cassa integrazione rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Pagella decisamente negativa per il Piemonte, secondo i dati del Servizio Lavoro, Coesione e Territorio della Uil Nazionale, che da gennaio a luglio hanno quantificato in quasi 27 milioni le ore di ammortizzatori per tutta la regione. Una situazione in cui Torino si trova a interpretare un ruolo ancora più scomodo visto che, con le sue quasi 17 milioni di ore, è (ancora una volta) la provincia più cassaintegrata d'Italia, seguita da Milano e Napoli.

Per la città della Mole, l'aumento nei primi sette mesi dell'anno è del 72,4%, ma Biella (+142,7%) e Novara (+100,7%) vivono situazioni ancor peggiori. Sembrano relativamente immuni invece Verbania (-8,5%) e Cuneo (-54,6%). «I dati confermano le difficoltà in atto nella nostra regione - dice Gianni Cortese, Uil Piemonte -, facendo aumentare le preoccupazioni, in particolare per l'esaurimento degli ammortizzatori sociali nel corso del 2025». E proprio il mon-

do dell'auto è quello che lascia più interdetti: «La fine degli incentivi per l'acquisto di auto ha portato ad agosto a un tracollo di vendite, più marcato per il gruppo Stellantis - aggiunge Cortese -. E inoltre la componentistica continua a mostrare gravi difficoltà, che mettono a rischio la sopravvivenza stessa di quasi metà delle imprese della filiera. Necessario, quindi, riprendere il confronto con il Governo». Una preoccupazione - tra quattro ruote e ammortizzatori (sociali) - che coinvolge anche gli stessi industriali. A livello nazionale è Francesco Borgomeo, presidente di Unindustria Cassino, a rilanciare il tema: il timore riguarda il rallentamento - anche qui - di Stellantis. Ma anche Volkswagen che ipotizza di chiudere alcuni stabilimenti in Germania non regala serenità. E come industriali dell'automotive, si dicono pronti a formulare «una proposta da portare a tutti i partiti» e addirittura a organizzare «una manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: o cambiate lo scenario o vi diamo le chiavi delle aziende. Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla». I timori principali riguardano la fine dell'anno: «Lo stop alla Cig sarà lo scacco matto». E proprio da

Roma parte l'appello a «tutti i Comuni e le Regioni dove ci sono stabilimenti auto e imprese della filiera». E il mondo industriale torinese guarda all'Europa. «Nel 2023 - dice a Repubblica Marco Gay, presidente dell'Unione Industriali sotto la Mole - l'Unione europea ha varato lo European Chips Act per raddoppiare la quota del Vecchio Continente nel mercato dei semiconduttori entro il 2030, consentendo anche l'utilizzo di fondi pubblici. Credo sia giunta l'ora di un intervento straordinario di questo tipo anche per il settore automotive e mobilità: è l'unico modo per rendere nuovamente attrattiva l'intera industria europea dell'auto, mettendo al centro le filiere e guardando a soluzioni innovative. Serve un richiamo alla responsabilità, soprattutto valutando le ricadute sociali ed economiche, mettendo al centro la neutralità tecnologica».



Peso: 33%



► **Attesa**  
Cala la  
produzione  
di automobili



Peso:33%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

LA PREOCCUPAZIONE DEGLI INDUSTRIALI

# Gelata tedesca e crisi dell'auto, imprese pronte a manifestare

ROMA

«Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera.

È il presidente di **Unindustria** Cassino, Francesco Borgomeo, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti».

Il primo ostacolo da superare in Italia è lo stop della Cig a fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano a «una manifestazione degli imprenditori per dar forza alle propo-

ste sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari».

«Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, Carlo Tavares, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, Marco Marsilio, ribadendo che «lo stabilimento di Atesa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare. —



Un operaio al lavoro in uno stabilimento Stellantis



Peso: 19%

# Sos auto «La cig o si chiude»

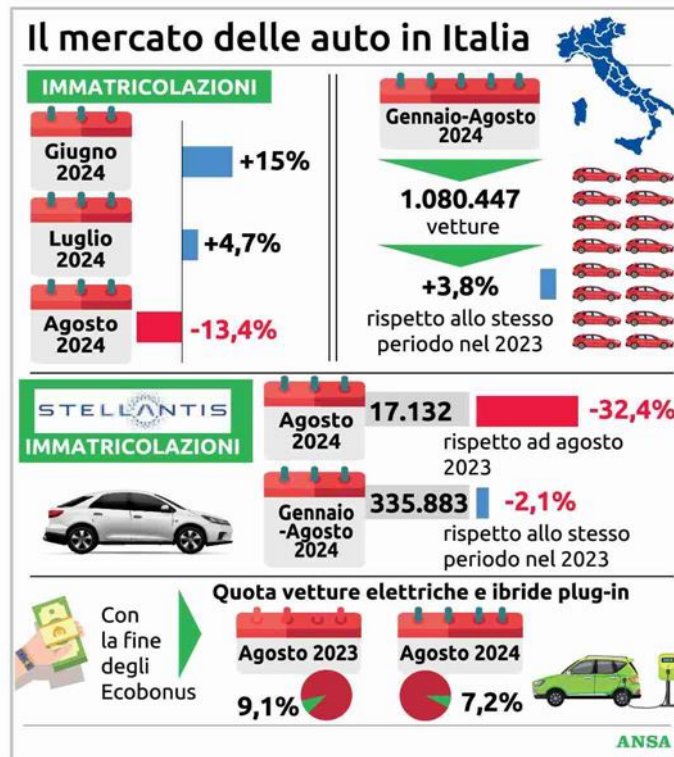
Borgomeo (Unindustria Cassino) chiede interventi straordinari altrimenti «il settore è pronto alla mobilitazione»

■ **ROMA** «Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o condividiamo nuove regole o queste sono le chiavi delle imprese, ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva». L'allarme della filiera dell'automotive parte dagli industriali di Confindustria del Lazio, dove il settore ha una presenza forte, e in particolare da Cassino dove c'è una preoccupazione per il rallentamento della produzione auto che è sentita in tutte le aree dove sono presenti stabilimenti Stellantis e filiera. È il presidente di Unindustria Cassino, **Francesco Borgomeo**, a farsene interprete dopo gli ulteriori elementi di preoccupazione emersi negli ultimi giorni, dai dati sulla produzione di Stellantis alla ripartenza di settembre che a Cassino come in altre fabbriche è «sicuramente più lenta: il numero di auto prodotte è bassissimo», a «Volkswagen che chiude stabilimenti». Il primo ostacolo da

superare in Italia è lo stop della Ciga fine anno: se non verrà prorogata «sarà uno scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende». Gli industriali dell'automotive hanno «una proposta da portare a tutti i partiti», pensano ad «una manifestazione degli imprenditori» per dar forza alle proposte sulla transizione in Europa e per chiedere al Governo «strumenti straordinari». «Chiederò a tutte le aree territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori», preannuncia Borgomeo. Aree come anche l'Abruzzo: il ceo di Stellantis, **Carlo Tavares**, ha risposto ad una lettera del presidente della Regione, **Marco Marsilio**, ribadendo che «lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia» del gruppo ma sottolineando anche che pesa «una flessione congiunturale dei volumi di mercato» e che c'è un gap di competitività del territorio da colmare: servono «costi

energetici ragionevoli, infrastrutture ferroviarie e stradali all'altezza degli standard internazionali e il giusto sostegno ai nostri investimenti attraverso i contratti di sviluppo». Anche per il presidente di Confindustria, **Emanuele Orsini**, un segnale forte come la chiusura di due stabilimenti Volkswagen in Sassonia «vuol dire che forse le scelte fatte fino ad oggi non sono andate nella via giusta». Lo scenario da cambiare è quello ideologico, evidenzia Borgomeo, che ha portato in Europa a decidere lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di 'euro 7' per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse **Marchionne** noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa: parliamo comunque di energia da fossile». Ed il prezzo «industriale, sociale, economico» è altissimo: «Il sistema crolla».

Gli industriali non vogliono fermare la transizione, chiedono che sia «più intelligente», anche per gli stessi obiettivi green. «La nostra proposta è molto semplice - spiega Borgomeo - : vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno 'euro 6': porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro». Al contrario, con lo stop al motore endotermico «si vendono solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto che avrà trent'anni, ammazzando l'industria e danneggiando anche i consumatori». Gli industriali chiedono poi «al Governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o modificarla. Serve la Cig. Servono centri di ricerca per favorire un cambiamento di processo produttivo di prodotto».





## ECONOMIA

# Stellantis, industriali contro la politica “L’elettrico è una truffa. Il sistema crolla”

MARTINA OTTAVIANI - 4 SETTEMBRE 2024  
ARTICOLO LETTO 99 VOLTE

Foto: Pixabay

Attacco frontale del presidente degli industriali di Cassino Borgomeo. Alle politiche europee. Ma anche a quella nazionale che non ha saputo difendere la sua industria automobilistica. Il motore elettrico? "È una truffa". Le regole Ue? "Così il sistema crolla". Il futuro? "A dicembre finisce la Cig e si chiude". Pronti ad una grande mobilitazione: "Leviamoci dalla testa che il sistema così si salva"



**G**li industriali dell'automotive sono pronti ad “una manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: **o cambiate lo scenario o o vi diamo le chiavi delle aziende. Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla**”. Il presidente di **Unindustria** Cassino **Francesco Borgomeo** inchioda la politica alle sue responsabilità.

**Punta il dito contro l'Europa e le sue scelte in materia di**

**Automotive. Contro la politica nazionale** che finora non è stata capace di far valere le ragioni dell'Italia. Perché **il motore elettrico "è una truffa in quanto parliamo comunque di energia da fossile"**. Ed il prezzo industriale, sociale, economico è altissimo: al punto che rischia di sfasciarsi tutto. **"Il sistema crolla" ha avvertito il presidente degli industriali Cassinati**. Il riferimento è alla drammatica situazione della Germania: per la prima volta Volkswagen sta pensando di chiudere uno stabilimento sul territorio nazionale.

## Così si chiude

Il conto è presto fatto. L'Unione Europea ha stabilito la data entro la quale si potranno produrre solo veicoli Euro7. Entro cinque anni da quella data le emissioni dovranno essere dimezzate. Ed entro gli anni successivi si dovrà passare ad auto soltanto elettriche. Per **Francesco Borgomeo** è una follia. Perché creare e mettere a punto un nuovo motore costa almeno 1 miliardo in ricerca e sviluppo e 5 anni non bastano ad ammortizzare quella spesa. Nonostante tutto, a quel punto dovrà essere sviluppato un altro motore ancora meno inquinante. E senza avere ammortizzato neanche quel costo dopo altri 5 anni si passa all'elettrico. **Con un paradosso: l'energia si continua a produrre da petrolio e carbone. Cioè si smette di inquinare con le auto ma si inquina per produrre la corrente elettrica per farle camminare.**



CASSINO PLANT, OPERAI ALL'INGRESSO IN STABILIMENTO

**Sergio Marchionne** lo aveva anticipato 7 anni fa ed ora l'industriale cassinate riprende e rilancia: **"Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto."**

In un'intervista all'agenzia ANSA **Borgomeo** sollecita con urgenza "strumenti straordinari" per la transizione. Avverte: **lo stop alla Cassa Integrazione a fine anno "sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende"**. Da qui la decisione di mobilitare la categoria: **"Chiederò a tutte le territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori"**.

## Manifestazione pubblica



FRANCESCO BORGOMEO

Vuole portare gli industriali a scioperare. A manifestare in piazza. Una "manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori. Che diranno: **o le regole le condividiamo o, capite, queste sono le chiavi delle imprese. Ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva**". Cosa significa? Condividere le regole vuole dire che l'Europa non deve imporre cose economicamente impossibili come la storia dei motori Euro7. **Perché tanto vale non perdere tempo e soldi nello sviluppo di quei motori ma puntare direttamente all'elettrico.**

**Che la gente non vuole. Le vendite sono precipitate. In Europa, tranne rari casi, non ci sono reti di ricarica adeguate** che possano sostituire il sistema dei benzinai. Lo scenario da cambiare è quello "ideologico" che in Europa "ha determinato una crisi in un settore industriale relevantissimo". Cosa intende Borgomeo quando parla di scenario ideologico? Che **la scelta fatta dall'Ue non ha alcuna base né industriale né economica: è stata fatta sulla base di un'idea a prescindere dal fatto che sia sostenibile o meno**. Un po' come succedeva nell'Unione Sovietica prima che si accartocciasse. Qual è la scelta ideologica? **Quella Ambientalista che però sposta l'inquinamento dai motori ai produttori di energia.**

ma non risolve l'inquinamento.

## Cosa vogliono

**La chiamata alla responsabilità si rivolge alla politica, gli industriali la lanciano in Italia** “da tutti i Comuni e le Regioni dove ci sono stabilimenti auto e imprese della filiera“. Puntano ad allargarlo in Europa “**per rivolgersi a Bruxelles**” coinvolgendo le imprese dei Paesi dove la filiera è più forte. Ma cosa vogliono gli industriali di Borgomeo?



(FOTO HONGQI / IMAGOECONOMICA)

“La nostra proposta è molto semplice. **Noi vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno euro 6.** Porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e più sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro“. Perché sarebbe la svolta. **Per il fatto che oggi un'auto nuova costa dannatamente tanto ed allora la gente si mantiene quella vecchia continuando ad inquinare.** Incentivando l'Euro6 il sistema industriale dell'Automotive in Europa continuerebbe a sopravvivere.

Con lo stop al motore endotermico “si venderanno solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto che avrà trent'anni, ben lontano dagli standard Euro6. La gente continuerebbe a girare su auto inquinanti“. **Gli industriali chiedono poi “al Governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o a modificarla.**

## Non c'è spazio per tutti



Francesco Borgomeo ha poi rilanciato quanto aveva già sostenuto nelle settimane scorse a proposito della transizione. fare auto solo elettriche richiede molti pezzi in meno. Significa molti lavoratori e molte fabbriche in meno. **Non c'è spazio per tutti. Ed anche con una transizione più 'intelligente' non ci sarà capienza per l'attuale filiera dell'automotive.** Molti dovranno diversificare.

Per farlo “serve **la cassa integrazione che a fine anno non ci sarà più: abbiamo bisogno di tempo, non possiamo permetterci crisi e perdita di competenze**“. Ma questo non basta. Come aveva già messo in chiaro al Tavolo dell'Automotive riunito in Regione Lazio “**servono centri di ricerca e sviluppo per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto e quindi mi serve fare ricerca e sviluppo. E servono risorse evidentemente perché serviranno degli investimenti. Per la filiera tutto questo è cruciale**“.

Ribadisce anche un altro concetto: **Serve una Zes che non abbia i confini geografici come nelle Zone ad Economia Speciale concepite oggi.** Ma una Zes che comprenda tutte le imprese legate all'Automotive a prescindere dalla località d'Italia in cui si trovano.

## La Politica è a rischio

C'è il tavolo per l'Automotive voluto dal ministro **Adolfo Urso al Ministero del Made in Italy. L'ultima volta non si è concluso molto bene.** Urso ha detto a brutto muso a Stellantis che l'Italia ha fatto la sua parte mentre loro no. Francesco Borgomeo ha



fiducia? “Qualunque iniziativa è ben accetta. La preoccupazione qual è? E’ evidente: **se pensiamo che le case automobilistiche debbano fare qualcosa che è contrario al mercato, allora non lo faranno**”. Significa che se i motori elettrici non li vuole nessuno le case automobilistiche non faranno auto elettriche solo perché lo dice l’Europa.



(FOTO: GIULIA PALMIGIANI ©  
IMAGOECONOMICA)

Il ragionamento degli industriali **coinvolge la stessa politica perché – evidenzia Borgomeo “una crisi industriale così pesante non impatta solo sull’economia e sui risvolti sociali ma anche sulla politica stessa: le conseguenze del non guardare con attenzione, del non fermarsi a riflettere, saranno anche di tipo politico perché nella politica aprono spazi a estremismi che si candidano a governare: è frutto del disinteresse verso le scelte industriali. E’ quello, per esempio, che sta accadendo in Germania”.**



FRANCESCO BORGOMEO

**L’avvertimento è chiaro. In Germania gli elettori hanno mandato un messaggio lampante con il voto in due Land dell’Est: Turingia e Sassonia. A Erfurt e Dresda la maggioranza ha affidato le sue delusioni a due Partiti populistici. Ha abbandonato gli schieramenti tradizionali e mandato a casa la precedente classe politica** per votare l’ultradestra nazionalista e xenofoba di **AfD** e l’ibrido neoperonista di **BSW** che combina pacifismo filorusso, statalismo economico e dure politiche anti-migrazione.

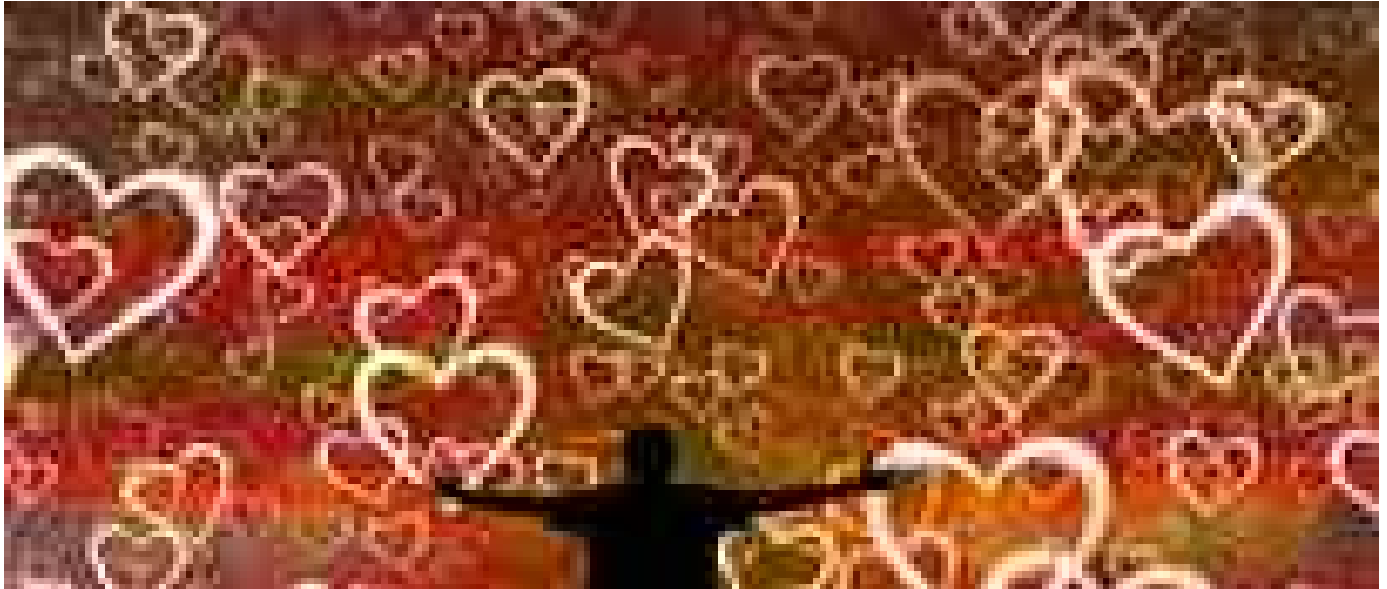
La politica industriale, avverte Borgomeo “è un problema di sopravvivenza anche per la politica“. O prende decisioni. O verrà spazzata via dai delusi.

TAG: [AUTOMOTIVE ELETTRICO](#), [CASSINO PLANT](#), [FRANCESCO BORGOMEO](#), [STELLANTIS](#), [UNINDUSTRIA](#)

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Localizzati nel cervello i diversi tipi di amore



Scoperto un nuovo ceppo della Candida auris

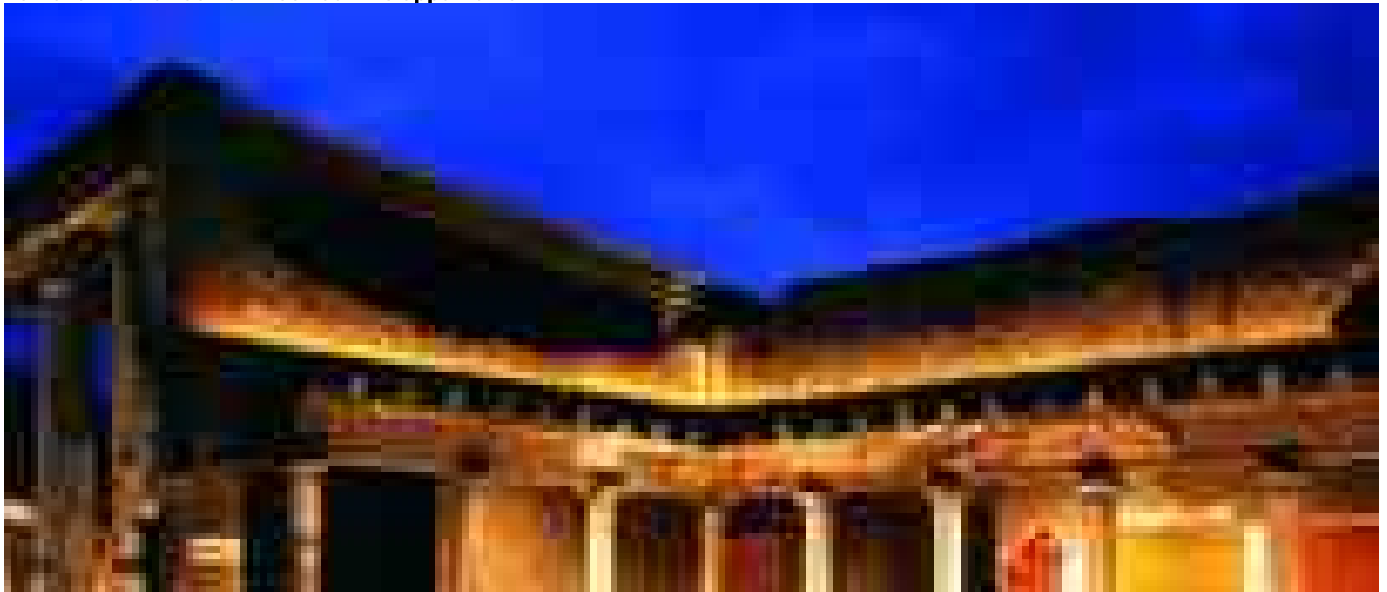




Tim Burton riceve la stella sulla Hollywood Walk of Fame



Torna la Milano Fashion Week con 173 appuntamenti



Settembre di sera nei siti della Grande Pompei

Temi caldi Strage di Paderno Mediolano Oriente Sinner Sangiuliano-Bocchia Venezia 81  
/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

# Industriali automotive, pronti ad una grande mobilitazione

Borgomeo: 'Il sistema crolla. E senza cig a fine anno si chiude'

ROMA, 04 settembre 2024, 16:02

Redazione ANSA





↑ © ANSA/EPA

**G**li industriali dell'automotive sono pronti ad "una proposta da portare a tutti i partiti", pensano ad "una manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: o cambiate lo scenario o o vi diamo le chiavi delle aziende: leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla". Il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, in una intervista all'ANSA rilancia l'allarme e le proposte delle imprese, sollecita "strumenti straordinari" per la transizione, e avverte: lo stop alla Cig a fine anno "sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende". "Chiederò a tutte le territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori".

"Faremo una manifestazione pubblica, forte, degli imprenditori che diranno: o le regole le condividiamo o, capite, queste sono le chiavi delle imprese. Ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva". Con Unindustria per gli industriali del Lazio, dove è forte la filiera dell'automotive, e da Cassino dove preoccupa il rallentamento della produzione di Stellantis come per gli stabilimenti in altre regioni, Francesco Borgomeo rilancia l'allarme della filiera dell'automotive, più forte dopo ulteriori preoccupazioni emerse negli ultimi giorni: "La crisi del mercato dell'auto che è registrata anche da Stellantis" con gli ultimi dati sulla produzione, "il segnale di Volkswagen che chiude stabilimenti in casa", la ripresa degli stabilimenti Stellantis a settembre come a Cassino dove "è sicuramente più lenta: sappiamo che il numero di vetture prodotte è bassissimo" Lo scenario da cambiare è quello "ideologico" che in Europa "ha determinato una crisi in un settore industriale relevantissimo", per lo stop al motore endotermico dal 2035 e l'obbligo di euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025: "Come disse Marchionne noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. E' una truffa perché parliamo comunque di energia da fossile". Ed il prezzo "industriale, sociale, economico" è altissimo: "Il sistema crolla".

L'appello è alla politica, gli industriali lo lanciano in Italia "da tutti i Comuni e le Regioni dove ci sono stabilimenti auto e imprese della filiera", e puntano ad allargarlo in Europa "per rivolgersi a Bruxelles"

coinvolgendo le imprese dei Paesi dove la filiera è più forte. Borgomeo spiega: "La nostra proposta è molto semplice. Noi vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno euro 6: porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e più sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro". Al contrario, con lo stop al motore endotermico "si venderanno solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto che avrà trent'anni, ammazzando l'industria e danneggiando anche i consumatori" Gli industriali chiedono poi "al Governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o a modificarla. Anche con una transizione più 'intelligente' non ci sarà capienza per l'attuale filiera dell'automotive, dovranno diversificare. Serve la cassa integrazione che a fine anno non ci sarà più: abbiamo bisogno di tempo, non possiamo permetterci crisi e perdita di competenze. Servono centri di ricerca e sviluppo per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto e quindi mi serve fare ricerca e sviluppo. E servono risorse evidentemente perché serviranno degli investimenti. Per la filiera tutto questo è cruciale". Bene il modello Zes al Sud ma "la filiera è trasversale rispetto ai territori".

C'è il tavolo per l'automotive voluto dal ministro Urso al Mimit, c'è fiducia? "Qualunque iniziativa è ben accetta. La preoccupazione qual è? E' evidente: se pensiamo che le case automobilistiche debbano fare qualcosa che è contrario al mercato, allora non lo faranno".

Il ragionamento degli industriali coinvolge la stessa politica perché - evidenzia Borgomeo "una crisi industriale così pesante non impatta solo sull'economia e sui risvolti sociali ma anche sulla politica stessa: le conseguenze del non guardare con attenzione, del non fermarsi a riflettere, saranno anche di tipo politico perché nella politica aprono spazi a estremismi che si candidano a governare: è frutto del disinteresse verso le scelte industriali. E' quello, per esempio, che sta accadendo in Germania". La politica industriale "è un problema di sopravvivenza anche per la politica".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

15:28

**Parigi: scherma, Bebe Vio eliminata in semifinale fioretto**

14:45

**Lega, Salvini vedrà Bossi nei prossimi giorni**

14:38

**Idf, uccisi 200 terroristi a Rafah negli ultimi giorni**

14:36

**Draghi, all'Ue servono riforme rapide e senza precedenti**

14:34

**Grenfell, il governo britannico si scusa con le vittime**

14:33

**Wsj, da Usa proposta dettagliata per accordo a Gaza**

**Newsletter ANSA**

**Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella mail.**

**Iscriviti alle newsletter**

Video >



SPIDER-FIVE-166638437

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

## Automotive Parte la rivolta delle aziende

> DARIO CONTI  
A PAGINA 11

# La crisi nera dell'automotive Imprese sul piede di guerra

## Gli industriali invocano interventi del governo Ma regna il silenzio di fronte a dati catastrofici

di DARIO CONTI

**L**a crisi dell'automotive in Italia è ormai nei fatti. E da tempo. Eppure l'allarme del settore sembra rimanere inascoltato, tanto da portare gli industriali a invocare l'ipotesi di una mobilitazione degli imprenditori per provare a smuovere le acque e ottenere risposte concrete dal Parlamento e dal governo. L'allarme viene lanciato dal presidente di Unindustria Cassino, **Francesco Borgomeo**, in un'intervista all'Ansa. "Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla", è la sua denuncia. Ragione per cui gli industriali dell'automotive sono pronti a mettere insieme una proposta "da portare a tutti i partiti", magari da rilanciare attraverso una "ma-

nifestazione degli imprenditori" nella quale lanciare un ultimatum: "O cambiate lo scenario o vi diamo le chiavi delle aziende". Borgomeo chiede quindi al governo di mettere in campo "strumenti straordinari" per la transizione, tanto più con l'ipotesi mazzata di fine anno: l'eventuale stop alla Cig, infatti, "sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende". E allora nasce da qui la richiesta "a tutte le territoriali" in cui sono presenti fabbriche e filiere automotive "di una grande mobilitazione".

### LA MOBILITAZIONE

L'idea è quella di lanciare anche una provocazione in occasione della manifestazione pubblica: "O le regole le condividiamo o queste sono le chiavi delle imprese. Ve le portiamo perché tanto qui non c'è più prospettiva". Il quadro della situazione è tutt'altro che roseo per il settore e lo dimostrano anche gli ultimi dati di agosto. Soprattutto in riferimento al gruppo Stellantis, il cui calo della produzione

ha superato il 30%. In Italia, il primo timore riguarda proprio la ripresa degli stabilimenti Stellantis a settembre. Per esempio a Cassino questa ripartenza sarà "sicuramente più lenta: sappiamo che il numero di vetture prodotte è bassissimo". Per gli industriali del settore il problema a livello europeo è "ideologico" ed è legato anche allo stop al motore endotermico dal 2035, con l'obbligo di euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. La transizione, per Borgomeo, ci può essere solo in caso di una "effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto, è una truffa". Bisognerebbe quindi, a giudizio del presidente di Unindustria Cassino, ridimensionare gli

obiettivi della transizione green per salvaguardare le imprese del settore. In ogni caso servirà un intervento del governo, così come servirà sulla cassa integrazione che "a fine anno non ci sarà più". Interventi urgenti per evitare che la crisi dell'automotive diventi irrecuperabile.

### La provocazione

Gli imprenditori sono pronti a consegnare le chiavi delle proprie aziende in caso di mancato intervento





Rai News.it

Video

Cronaca

Esteri

Politica

Spd

Rai News 24 • LIVE

Rai

Temi Caldi → La guerra in Ucraina La guerra Israele-Hamas Mostra del cinema di Venezia Paralim



# Industriali dell'automotive pronti ad una grande mobilitazione

**Borgomeo, presidente di Unindustria: "Il sistema crolla. E senza la cassa integrazione guadagni a fine anno si chiude"**

04/09/2024

LEGGI ANCHE:

**G**li industriali del mondo automobilistico sono pronti ad "una proposta da portare a tutti i partiti", pensano ad "una manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: o cambiate lo scenario oppure vi diamo le chiavi delle aziende. **Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla", ha detto il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo,** in una intervista all'ANSA dove ha rilanciato l'allarme e le proposte delle imprese. **Il presidente sollecita "strumenti straordinari" per la transizione e avverte: lo stop alla Cassa integrazione guadagni a fine anno "sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende. Chiederò a tutte le territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori".**

Con **Unindustria** per gli industriali del Lazio, dove è forte la filiera dell'automotive, e da Cassino dove preoccupa il rallentamento della produzione di Stellantis come per gli stabilimenti in altre regioni, **Francesco Borgomeo rilancia l'allarme della filiera, più forte dopo ulteriori preoccupazioni emerse negli ultimi giorni: "La crisi del mercato dell'auto che è registrata anche da Stellantis" con gli ultimi dati sulla produzione, "il segnale di Volkswagen che chiude stabilimenti in casa", la ripresa degli stabilimenti Stellantis a settembre come a Cassino dove "è sicuramente più lenta: sappiamo che il numero di vetture prodotte è bassissimo".**

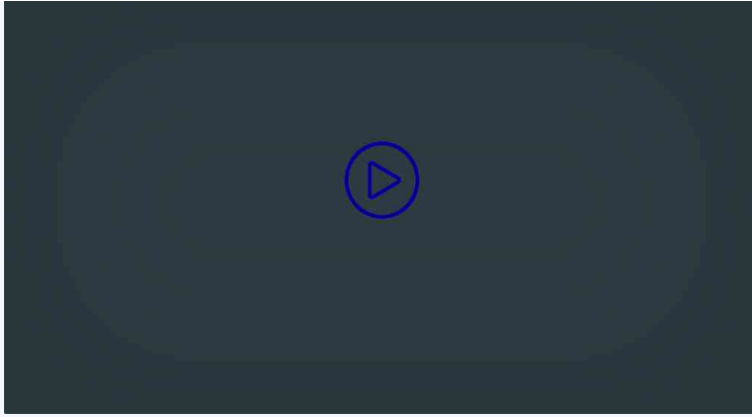
**VIDEO** Stellantis, Landini: "Il Governo convochi subito azienda e sindacati"

**VIDEO** 125 anni di Fiat. Tavares, amministratore delegato di Stellantis: "Sopravvivrà a tutti noi"

**VIDEO** Auto elettriche, l'Italia meglio della media Ue: 21 colonnine di ricarica ogni 100 automobili

**VIDEO** Il mercato delle auto: in crescita i veicoli ibridi, in calo le elettriche in Europa

**VIDEO** Automobili: dal 3 giugno al via le agevolazioni. Stellantis: nuovi sconti sulle auto Made in Italy



### Volkswagen valuta di chiudere uno stabilimento in Germania: è la prima volta in 87 anni

📅 03/09/2024

[Apri contenuto](#) ➔

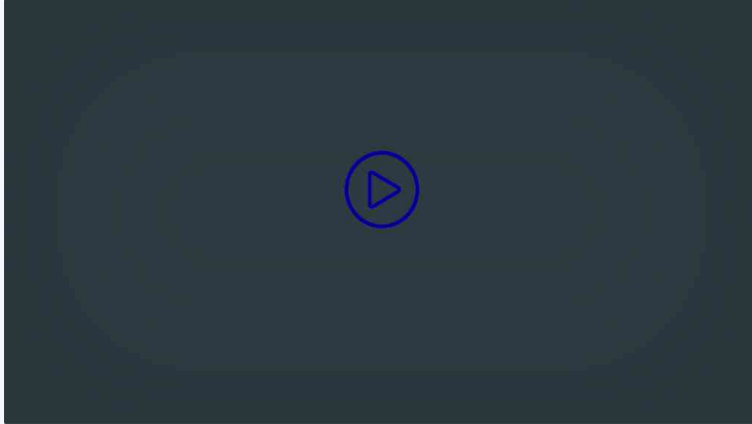
**Lo scenario da cambiare è quello "ideologico" che in Europa" ha determinato una crisi in un settore industriale relevantissimo",** ha specificato Borgomeo che ha chiarito: "Come disse Marchionne noi siamo pronti a **costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto.** E' una truffa perché parliamo comunque di energia da fossile". Ed il prezzo "industriale, sociale, economico" è altissimo: "Il sistema crolla"

**L'appello è alla politica, gli industriali lo lanciano in Italia "da tutti i Comuni e le Regioni dove ci sono stabilimenti auto e imprese della filiera", e puntano ad allargarlo in Europa "per rivolgersi a Bruxelles" coinvolgendo le imprese dei Paesi dove la filiera è più forte.**

Borgomeo spiega: "La nostra proposta è molto semplice. **Noi vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno euro 6: porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni** e più sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel frattempo si orienteranno verso altro". Al contrario, **con lo stop al motore endotermico "si venderanno solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto che avrà trent'anni,** ammazzando l'industria e danneggiando anche i consumatori"

Gli industriali **chiedono poi "al Governo strumenti straordinari per gestire una transizione che ci sarà comunque, anche se riuscissimo a rallentarla o a modificarla.** Anche con una transizione più 'intelligente' non ci sarà capienza per l'attuale filiera dell'automotive, dovranno diversificare. **Serve la cassa integrazione che a fine anno non ci sarà più:** abbiamo bisogno di tempo, non possiamo permetterci crisi e perdita di competenze. Servono centri di

ricerca e sviluppo per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto e quindi mi serve fare ricerca e sviluppo. **E servono risorse evidentemente perché serviranno degli investimenti. Per la filiera tutto questo è cruciale".**



**125 anni di Fiat. Tavares, amministratore delegato di Stellantis: "Sopravvivrà a tutti noi"**

📅 11/07/2024

[Apri contenuto](#) ➔

**Tag** Automotive Italia Francesco Borgomeo

**Aree tematiche**

Ambiente Esteri  
Arti e spettacolo Politica  
Cronaca Salute  
Economia e finanza Scienza e tecnologia

Società Sport  
Stili di vita e temp...  
Viaggi e turismo

**Informazione Rai**

TG1  
TG2  
TG3  
GR1  
GR2  
GR3  
Rai News 24 live

Rai Sport  
Rai Vaticano  
Pubblica Utilità  
GR Parlamento  
Rai Parlamento  
Televideo

**Seguici**



**Redazioni**

Abruzzo	Emilia Romagna	Liguria	Piemonte	Toscana	Trail
Basilicata	Friuli Venezia Giulia	Lombardia	Puglia	Trentino Alto Adig...	Umbria
Calabria	Furlanija Julijska k...	Marche	Sardegna	Trentino Alto Adig...	Valle d'Aosta
Campania	Lazio	Molise	Sicilia	Tagesschau	Veneto



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

EDICOLA

# IL FATTO – Crisi Stellantis, Borgomeo (Unindustria): “O la politica cambia lo scenario o consegnamo chiavi delle aziende”

TORNA IN HOMEPAGE

ULTIME NOTIZIE C – Incendio alla Bagnara, soccorsi sul posto Den...



04 Settembre 18:00 2024

Stampa questo articolo

*(di Dario Facci) Il sospetto che la situazione industriale della provincia di Frosinone, fortemente legata all'automotive, sia sull'orlo del baratro non è certamente di oggi.*

Le dichiarazioni che il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, ha rilasciato all'ANSA sono la conferma del disastro nel quale si trova il comparto.

Borgomeo chiama alla mobilitazione gli imprenditori dell'automotive nei

**Oltre**  
Il sogno del sogno  
**Locale commerciale**  
Sora (FR)  
- Zona di passaggio e trafficata  
- Posti auto privati  
- Ideale per investitori  
**CLICCA E VEDI**

**PEUGEOT 2008**  
**JOLLY AUTOMOBILI FROSINONE**

**RESIDENZE I PORTICI**

**FAI UN AUGURIO SPECIALE**

SPIDER-FIVE-166656932

confronti della politica, con questa premessa: “o cambiate lo scenario o vi diamo le chiavi delle aziende”.

Non si comprende dalle dichiarazioni a quale politica si rivolga Borgomeo, certamente non sarà quella locale sicuramente impotente di fronte all'immanenza del problema. Quella di levatura regionale sarà la minima dimensione essendo, tra l'altro, il problema della crisi del settore automobilistico quanto meno dell'intero Lazio, per non parlare dei nuvoloni che si addensano a livello nazionale.

“Leviamoci dalla testa – dice Borgomeo – l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla”.

Il presidente di Unindustria Cassino sollecita “strumenti straordinari” per la transizione, e avverte: “lo stop alla Cig a fine anno “sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende”. “Chiederò a tutte le territoriali dove ci sono fabbriche e filiere automotive di fare una grande mobilitazione degli imprenditori”.



0 SHARES

Parole Chiave - Tags APPELLO ALLA POLITICA CRISI INDUSTRIALE FRANCESCO BORGOMEO

STELLANTIS ULTIMATUM UNINDUSTRIA

# Gli imprenditori scendono in piazza per fermare il delirio ambientalista

Francesco Borgomeo, presidente degli industriali di Cassino, propone una grande marcia per salvare la filiera dell'auto oppressa dalla dottrina green e dagli errori di Stellantis: Dacia ora vende più di Fiat

di **NINO SUNSERI**



■ Quarantat-  
quattro anni do-  
po una nuova  
manifestazione  
di piazza potreb-  
be cambiare la  
storia dell'auto. Sicuramente  
in Italia. Probabilmente in  
Europa. La data, se fosse scel-  
ta, sarebbe perfetta: 18 otto-  
bre. C'è ancora un po' di tem-  
po per rifletterci. Quella mat-  
tina del 1980 a sfilare per le  
vie di Torino furono i «colletti  
bianchi» della Fiat insieme ai  
responsabili delle officine  
dell'immenso stabilimento  
di Mirafiori e degli altri im-  
pianti della periferia indu-  
striale della città. Questa vol-  
ta i protagonisti sarebbero  
addirittura gli imprenditori.  
Padroni e padroncini che  
presidiano l'indotto auto de-  
vastato dal suicidio indu-  
striale di Stellantis e dalla  
transizione energetica.

Quella mattina la piazza si  
era rivolta contro lo strapotere  
del sindacato in fabbrica.  
Stavolta sarebbe un grido di  
dolore contro la cecità della  
Ue che per pura ideologia,  
senza badare alle conseguen-  
ze economiche, umane e im-  
prenditoriali, ha imposto la  
pensione ai motori tradizio-  
nali a partire dal 2035.

Quarantatquattro anni fa la  
Marcia dei Quarantamila fu  
un capolavoro (uno dei pochi  
in verità della sua gestione) di  
**Cesare Romiti**, allora ammi-  
nistratore delegato di Fiat  
realizzato insieme a due ma-  
nager di valore come **Carlo  
Callieri** e **Cesare Annibaldi**.

Oggi a farsi promotore del-  
l'iniziativa è **Francesco Bor-  
gomeo** presidente di **Unindu-  
stria** Cassino, nel cui territo-  
rio sorge l'impianto dove ven-  
gono fabbricati alcuni model-  
li Alfa come Stelvio e Giuliet-  
ta. Lo stabilimento per il mo-  
mento funziona a mezzo ser-  
vizio. Frequenti gli intervalli  
di cassa integrazione e molto  
diffusa la sofferenza nella ca-  
tena di fornitura.

Che il grido di dolore arrivo  
da Cassino conferma, caso-  
mai servisse che ormai Tori-  
no, nel panorama dell'auto  
italiana ha ormai un posto re-  
siduale. La capitale si è spo-  
stata più a sud. O per meglio  
dire le tante capitali stanno a  
Mezzogiorno visto che non  
c'è più un riferimento geo-  
grafico delle quattro ruote  
nazionali.

Ma purtroppo non c'è  
nemmeno più la Fiat. Dalle  
statistiche di agosto emerge  
che il marchio torinese con  
4.756 immatricolazioni è sta-  
to superato anche dalla Da-  
cia, una delle articolazioni di  
Renault con 4.941 targhe. In  
questa maniera il marchio è  
precipitato al quarto posto  
superato anche da Toyota e  
Volkswagen. Sono lontanissi-  
mi i tempi in cui la casa tori-  
nese da sola (vista la scarsa  
rilevanza del resto del grup-  
po rappresentato da Alfa e  
Lancia) si vantava di coprire il  
60% del mercato nazionale e  
forte di questa base dichiara-  
va di essere in vetta alle clas-  
sifiche europee. In realtà già  
allora Fiat vendeva poco all'e-  
stero. Ora non vende più  
nemmeno in Italia.

Le imprese rappresentate  
da **Francesco Borgomeo** han-

no una proposta da portare a  
tutti i partiti. Pensano ad  
«una manifestazione degli  
imprenditori dove si va a dire:  
o cambiate lo scenario o vi  
diamo le chiavi delle aziende:  
leviamoci dalla testa l'idea  
che il sistema si salva». **Fran-  
cesco Borgomeo** rilancia sol-  
lecita «strumenti straordina-  
ri» per la transizione, e avver-

te: lo stop alla Cig a fine anno  
«sarà lo scacco matto, al 31  
dicembre si chiudono le  
aziende».

Gli fa eco **Valter Caiumi**,  
presidente di Confindustria  
Emilia Romagna ricordando,  
nel corso di un evento alla  
Fiera di Bologna, che tra i set-  
tori più in difficoltà nella re-  
gione c'è «l'automotive non di  
lusso, che abbiamo la fortuna  
di ospitare sul nostro territo-  
rio. È un settore che sta sof-  
frendo». **Caiumi** lancia anche  
un segnale di speranza: «Non  
dobbiamo piangerci addosso,  
ma agire per rimetterci in  
carreggiata velocemente».

Per **Francesco Borgomeo**  
lo stop alla transizione verde  
è ormai una questione di vita  
o di morte per l'auto che rap-  
presenta l'industria di punta  
dell'Europa. In gioco ci sono  
più di 12,6 milioni di posti di  
lavoro e il segnale che viene  
dalla Volkswagen è indicativo  
del futuro.



Peso: 37%

Lo scenario da cambiare è quello «ideologico» dice **Borgomeo**, che in Europa «ha determinato una crisi in un settore industriale rilevantissimo», per lo stop al motore termico dal 2035 e l'obbligo di euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025: «Come disse **Marchionne** noi siamo pronti a costruire una transizione verso le auto elettriche ma deve esserci una effettiva produzione di energia da fonti rinnovabili, altrimenti è tutto finto. È una truffa per-

ché parliamo comunque di energia da fossile». Ed il prezzo «industriale, sociale, economico» è altissimo: «Il sistema crolla».

**Francesco Borgomeo** spiega: «La nostra proposta è molto semplice. Noi vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno euro 6: porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e più sicurezza mantenendo in vita una filiera e le fabbriche che nel

frattempo si orienteranno verso altro». Al contrario, con lo stop alla benzina e a aldiesel «si venderanno solo macchine elettriche ma ci sarà un parco auto di trent'anni, ammazzando l'industria e danneggiando i consumatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 37%