CONFINDUSTRIA

Rassegna Stampa

Mercoledì 15 Febbraio 2023

Diga, monitoraggio entro fine mese

(C) Ced Digitale e Servizi | 06784 98705 | 0833 208 104 | sfoglia.ilmattino.it

▶La Provincia sul piano di indagini per la sponda destra
«Frana attiva da anni non legata all'acqua, verifiche costanti»

▶Altrabenevento scrive a ministero e commissario
«Servono messa in sicurezza e rivisitazione del progetto»

PROVINCIA

«Il piano di indagini per il monitoraggio della sponda destra della diga di Campolattaro sarà pronto entro fine mese». Lo dichiara la Provincia in risposta a segnalazioni rese da Altrabenevento in merito al movimento franoso tuttora in corso, da anni, su un versante dell'invaso. La Rocca, a tal proposito, assicura che «dall'aprile 2006, il perimetro della diga è monitorato secondo i protocolli tecnici prestabiliti». E aggiunge: «Il soggetto gestore Asea procede alle misure con frequenza giornaliera, settimanale e trimestrale a seconda della strumentazione. La relazione viene elaborata e trasmessa ai competenti organi ministeriali con frequenza annuale. In merito alla stabilità del versante destro, nell'ambito della predetta attività di monitoraggio si è avuto un controllo ulteriore sull'esito, del quale Asea aveva già dato informazione il 12 dicembre scorso, della visita di collaudo tecnico funzionale da parte della commissione prevista dal Regolamento dighe. In riferimento alla questione del movimento di versante in destra idraulica, situato oltre la casa di guardia, la commissione ha evidenziato che il movimento è risalente, escludendosi ogni interferenza indotta dall'acqua dell'invaso».
«Situazione ampiamente nota - rileva quindi la Rocca - tant'è che nei primi anni Duemila, furono realizzati interventi per la regimentazione delle acque meteoriche e installati strumenti di monitoraggio del livello di falda e degli spostamenti. La commissione, atteso il tempo trascorso, ha invitato Asea a effettuare una ricognizione dell'efficacia del sistema di drenaggio, disponendo, in caso di necessità, tutte le attività necessarie al ripristino, nonché ad eseguire una verifica della corretta funzionalità della strumentazione, all'esito della quale, eventualmente, a predisporre un piano di monitoraggio integrativo da sottoporre preliminarmente alla Direzione dighe del ministero Infrastrutture.



IL BACINO La diga di Campolattaro

Preso atto di queste raccomandazioni della commissione di collaudo - conclude la Provincia - dopo opportuna verifica della funzionalità della strumentazione, Asea nello stesso mese di dicembre ha incaricato uno studio specializzato per la redazione della progettazione esecutiva del piano di indagini e sistema di monitoraggio addizionale del versante in sponda destra. Il progetto sarà predisposto entro fine mese. Dopo il via libera ministeriale, sarà cura di Asea eseguire l'implementazione della strumentazione e il derivante monitoraggio addizionale». Alla Direzione nazionale delle dighe, ma anche al ministero dell'Ambiente e alla struttura commissariale governativa guidata da Attilio Toscano, si è rivolta ieri pure Altra Benevento, facendo seguito alla iniziale denuncia dei giorni scorsi circa possibili rischi per il corretto deflusso delle acque. «Abbiamo chiesto la immediata messa in sicurezza della diga - informa il presidente Gabriele Corona - La relazione di rivalutazione sismica prodotta ad Asea da tecnici incaricati segnala che la frana risulta attiva, seppur con velocità molto basse, e si espande verso Nord-Ovest, cioè verso l'area sulla quale dovrebbe essere realizzata la galleria per portare l'acqua dall'invaso al potabilizzatore di Ponte. In caso di accelerazione del movimento franoso, anche a seguito di terremoto, la massa potrebbe raggiungere le vasche di svuotamento della diga e riempirle interamente. Chiediamo pertanto che sia rivisto il "Progetto di fattibilità tecnico economica - Utilizzo idropotabile delle acque dell'invaso di Campolattaro" in corso di Via nell'ambito del Pnrr».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fortore

Comunità, focus sul piano forestazione

Il presidente della Comunità Montana del Fortore, Zaccaria Spina, ha convocato lunedì scorso un incontro sindacale sui temi della forestazione. Hanno partecipato anche il vice presidente Giuseppe Addabbo e l'assessore Gianfranco Mottola, insieme al responsabile del settore Agricoltura e Forestazione Pietro Giallonardo. Per le organizzazioni sindacali, invece, presenti Alfonso Iannace (Fai Cisl), Carlo Ceccarelli (Flai Cgil) e Antonio Paolozza (Uila Uil). Spina, dunque, ha illustrato il progetto di forestazione 2023 «approvato in tempi record», auspicando la prima liquidazione del 20% del totale. Riflettori puntati anche sul nodo riduzione degli operai, «attualmente in numero insufficiente considerati i 12 comuni sotto l'egida dell'ente montano». Da qui, le necessità di sollecitare la Regione «in merito alla stabilizzazione degli operai a tempo determinato e all'autorizzazione al turnover». Via libera, infine, alla riassunzione dei 45 "otd" per la prima decade di marzo. I sindacati, infine, hanno invocato di proseguire il percorso delle qualificazioni degli operai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I distretti produttivi



(C) Ced Digital e Servizi | 1676448859 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Export, decolla il Sud con agricoltura e moda

▶Eccellenti i primi nove mesi del 2022 per mozzarella campana e ortofrutta Bari

▶Il trend dei prodotti meridionali supera di 10 punti l'andamento medio nazionale

LA CONGIUNTURA

Nando Santonastaso

Non solo la Mozzarella di bufala campana Dop, protagonista della crescita produttiva più alta in Italia tra i formaggi Dop degli ultimi 6 anni. Dietro il forte rimbalzo dell'export dei distretti industriali del Mezzogiorno nei primi 9 mesi del 2022 (+24,4% nel solo terzo trimestre rispetto al +14% della media Italia) c'è molto altro dell'agroalimentare made in Sud. In termini di valore economico fanno 844 milioni di euro in più, che corrispondono ad un aumento del 24,4% rispetto ai primi nove mesi del 2021. Il distacco, spiega il Monitor dei distretti del Mezzogiorno, curato dal gruppo Intesa Sanpaolo, risulta ancora più ampio nel confronto con il 2019 (+1,25 miliardi di euro, pari a +40,8%). Dei 15 distretti appartenenti a questo macrosettore, ben 14 hanno chiuso i primi nove mesi del 2022 con livelli di export superiori al periodo pre-Covid. Parlare di sorpresa può apparire esagerato considerato che in questo comparto i numeri positivi sono di casa ormai da tempo e procedono ormai di pari passo con un innegabile aumento della qualità dei prodotti e della domanda. Ma è il trend che si consolida a far guardare al futuro con un certo ottimismo, considerati gli incrementi di esportazione monitorato da Intesa Sanpaolo (unica eccezione le conserve del Foggiano): le migliori performances riguardano l'Ortofrutta del Barese (+144 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi 2021 e +202 milioni sullo stesso periodo 2019), «soprattutto grazie alle vendite a corto raggio in Germania, Spagna, Regno Unito e Francia».

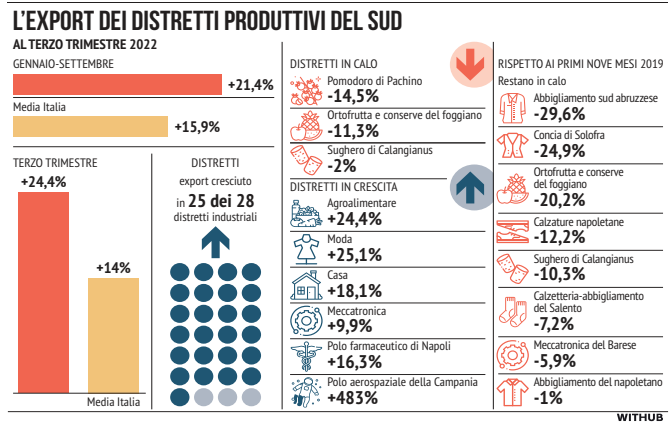
IL MONITOR DI INTESA SANPAOLO EVIDENZIA LA RIPRESA DI ABBIGLIAMENTO E CALZATURE DEL NAPOLETANO

GLI INCREMENTI

Crescono a doppia cifra anche le esportazioni di Pasta di Fara, in provincia di Chieti (+42% rispetto al periodo gennaio-settembre 2021), Alimentare napoletano (+42%), Olio e pasta del Barese (+40%), Vini e liquori della Sicilia occidentale (+29%), Conserve di Nocera (+24%), Alimentare di Avellino (+22%), Caffè e confetterie del Napoletano (+18%) e Agricoltura della Piana del Sele (12%) e Vini di Montepulciano d'Abruzzo (+10%). Risultano in crescita anche le esportazioni dell'Ortofrutta di Catania (+5%) e del Lattiero-caseario sardo (+0,1%), con la Mozzarella di bufala campana dop al +28%.

Agroalimentare sugli scudi ma l'export meridionale mostra segnali di vitalità e di rinnovata competitività anche in altri settori e in quasi tutte le regioni (solo la Sardegna è in ritardo). Non va comunque dimenticato che la crescita complessiva delle esportazioni nei primi 9 mesi nel Sud (oltre cioè a quelle legate ai distretti industriali) non supera il 16% del totale Italia, come rilevato dall'Istat a dicembre (tutte le altre macroaree hanno percentuali maggiori). Incoraggiano la speranza la ripartenza del settore Moda, con un rimbalzo del 25,1% rispetto ai primi nove mesi del 2021 (corrispondente ad un aumento dell'export in valore di 200 milioni di euro); dell'Abbigliamento napoletano (+51 milioni di euro) e delle Calzature napoletane (+36 milioni di euro). Il Monitor dei Distretti informa anche che «è stato colmato il gap con i livelli di export pre-pandemici (+0,2% rispetto ai primi nove mesi del 2019, pari ad un piccolo incremento di 2 milioni di euro). Si collocano su livelli superiori rispetto al pre-Covid quattro distretti su nove: le Calzature di Casarano (+35%), l'Abbigliamento del Barese (+13%), le Calzature del nord barese (+8%) e l'Abbigliamento nord abruzzese (+0,5%)».

Segno più a due cifre pure per l'andamento dei distretti del sistema casa (+18,1% sul 2021), per il Mobile imbottito della Murgia (+18,1%), per la Meccatronica del Barese (il distretto che esporta di più tra quelli del Mezzogiorno) che però non è riuscito ancora a recuperare i livelli pre-pandemici, per effetto delle minori vendite di componentistica auto. Luci e ombre invece per l'export dei poli tecnologici del Sud: bene il polo Farmaceutico di Napoli (+16,3%) e il Distretto aerospaziale della Campania (+48,3%), male il Polo aerospaziale pugliese -14,1%), il Farmaceutico di Catania (-19,3%) e il Polo ICT dell'Aquila. In ogni caso, osserva Giuseppe Nargi, Direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Calabria e Sicilia – i dati «confermano che l'economia meridionale è in ripresa e reagisce bene alle difficoltà. Grazie a noi, 739 aziende nelle tre regioni di riferimento si sono aggiudicate un bando del Pnrr. La nostra Banca continuerà a garantire tutti gli interventi necessari per consolidare questo andamento positivo, a partire dagli investimenti sostenibili per realizzare la transizione ambientale e digitale delle imprese. Supportiamo inoltre le filiere di prossimità: nelle tre regioni della mia Direzione Regionale abbiamo già favorito oltre 80 accordi di filiera che coinvolgono circa 1.250 fornitori per un giro d'affari di 6,5 miliardi. Inoltre, insieme con i commissari delle Zes, stiamo lavorando per attrarre capitali in queste aree».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

15-FEB-2023
da pag. 4 / foglio 1

IL MATTINO
Quotidiano - Dir. Resp.: Francesco de Core
Tiratura: 27423 Diffusione: 23832 Lettori: 438000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Bonomi e il boomerang Autonomia: «Troppe competenze alle Regioni»

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA: CON LA RIFORMA CALDEROLI RISCHIO «FRAZIONAMENTO» DELLE FUNZIONI

I NODI TRASPORTI ED ENERGIA: «ALCUNI TEMI NON POSSONO ESSERE DEMANDATI ALLE GIUNTE LOCALI»

IL CASO

ROMA Per la terza volta in pochi giorni, il leader degli industriali Carlo Bonomi, torna ad esprimere le sue preoccupazioni sul progetto di autonomia differenziata approvato dal governo. La preoccupazione è sempre la stessa, che si crei una «frammentazione» in alcune competenze strategiche per le imprese e che andrebbero quindi gestite a livello centrale. Le materie citate da Bonomi sono due: le grandi reti di trasporto e l'energia. «Gli accadimenti in questi anni», ha detto Bonomi, «fanno capire che alcuni temi non possono essere demandati alle Regioni». Proprio nel momento in cui l'Italia si candida a diventare l'hub energetico dell'Europa, con il piano Mattei voluto dal Presidente del consiglio Giorgia Meloni, "frammentare" tra le Regioni le competenze sulle reti energetiche rischia di diventare un boomerang. Ogni pezzo di gasdotto o di elettrodotto, dovrebbe ricevere il benestare della Regione che attraversa. Se la competenza sulle reti strategiche energetiche fosse stata delle Regioni, è molto probabile che il gasdotto Tap, per esempio, non si sarebbe potuto costruire. Oggi l'Italia si troverebbe con 10 miliardi di metri cubi in meno e, in prospettiva, con una carenza di 20 miliardi. Lo stesso discorso vale per il rigassificatore di Piombino, o per qualsiasi altra opera infrastrutturale necessaria a garantire la sicurezza energetica nazionale. Questioni che non si possono lasciare ai singoli governatori. Lo stesso vale per le gradi reti di trasporto. Era stato lo stesso Bonomi qualche giorno fa a citare un esempio calzante: il Traforo del Monte Bianco. «Per la sua manutenzione, nei prossimi 18 anni», aveva spiegato il presidente degli industriali, «il Traforo resterà chiuso 4 mesi all'anno. Cosa vuol dire per l'economia italiana e chi se ne deve occupare? Sarà la regione Valle d'Aosta?». Una domanda centrale, ma alla quale la legge sull'autonomia approvata in consiglio dei ministri, non fornisce una risposta. Così come rimane appesa un'altra domanda fondamentale: le Regioni che chiedono l'autonomia possono "pretendere" tutte le competenze.

Sull'autonomia differenziata «la posizione di Confindustria è sempre stata chiara. È stata prevista in Costituzione, va applicata. Abbiamo posto come riferimento materie elencate dalla Costituzione? Secondo Bonomi su questo andrebbe fatta una «riflessione». Anche perché le «23 materie che fanno parte del pacchetto autonomia sono state decise 22 anni fa».

IL PASSAGGIO

Insomma, secondo il leader degli industriali «dobbiamo sì avere attenzione all'autonomia ma non dovremmo andare sul frazionamento». Il pericolo concreto è di uno "spacchettamento" dell'Italia in 20 staterelli autonomi. Se è vero infatti che per adesso soltanto Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna hanno chiesto formalmente forme di autonomia differenziata, è altrettanto vero che quasi tutte le altre Regioni italiane hanno compiuto dei primi passi concreti in questa direzione. Il frazionamento dell'attuale assetto statale, se questo processo dovesse andare avanti, nei prossimi anni, è nei fatti.

Ieri anche il sindaco di Bari e presidente dell'Anci Antonio Decaro, si è detto preoccupato del progetto. «Sono spaventato r dell'aumento delle funzioni delle Regioni».

Andrea Bassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente di Confindustria Carlo Bonomi (nella foto) ieri ha ribadito i suoi dubbi sulla riforma dell'Autonomia differenziata targata Lega durante un'intervista ad Agorà su Rai Tre



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1737 - T.1619

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Indotto, una stangata sulla filiera anche per componenti da camion

Giorda: produttori legati ai veicoli industriali molto preoccupati, target più che sfidanti

Le fabbriche

Anfia: circa 450 imprese del settore lavorano sui motori endotermici

Nello stesso giorno in cui il Parlamento europeo vota a maggioranza per mettere al bando i motori endotermici per le auto dal 2035, la Commissione europea fa la sua proposta di riduzione delle emissioni di CO_2 per bus e camion, aprendo così un nuovo fronte per le imprese della filiera. L'industria della componentistica Made in Italy chiede da mesi all'Europa di rispettare il principio della neutralità tecnologica e mette in guardia dai rischi sociali di una transizione troppo netta che rappresenta una minaccia per una parte dell'indotto italiano. Il paese conta, come stimato dall'Anfia, 450 a imprese che lavorano sui motori endotermici, con almeno un terzo delle esportazioni del comparto rappresentate da motori o componenti dei sistemi di trazione.

«Il voto in Europa – commenta Marco Bonometti, presidente e ad delle Officine Meccaniche Rezzatesi – evidenzia una netta spaccatura, questo vuol dire che sul nuovo regolamento c'è una forte contrapposizione politica. Da qui bisogna partire per provare a riaprire la partita sul tema della neutralità tecnologica e sullo sviluppo di una nuova generazione di motori a basse emissioni, alimentati a idrogeno, biocarburanti o fuel sintetici».

Lo schema che l'Europa vorrebbe adottare per il mondo dei veicoli industriali pesanti – attualmente alimentati per il 99% a gasolio – prevede una riduzione delle emissioni di CO_2 del 90% al 2040, con obiettivi intermedi molto ambiziosi, pari ad un meno 45% al 2030 e meno 65% al 2035. «Il mondo dei produttori e dei componentisti legati ai veicoli industriali è davvero molto preoccupato per i target più che sfidanti che l'Europa sta ponendo» sottolinea Gianmarco Giorda direttore di Anfia, l'associazione delle imprese della filiera automotive italiana. «Sarà molto difficile – aggiunge – in un lasso di tempo limitato sviluppare soluzioni tecnologiche capaci di garantire un dimezzamento delle emissioni tra sette anni». Parliamo di mezzi di lavoro, aggiunge, «usati per logistica e trasporti, per i quali il tema dei costi è centrale». Bene invece che al 2040 si lasci una porta aperta allo sviluppo di nuove tecnologie per il motore endotermico, «a cominciare dalla possibilità, prevista dalla proposta, di usare l'idrogeno come combustibile, un passaggio importante che tutela il know how industriale delle nostre filiere» aggiunge Giorda.

In questo settore, dicono gli industriali, saranno fondamentali due condizioni per sostenere la decarbonizzazione dei trasporti: serviranno incentivi per coprire un delta di prezzo per i nuovi truck ancora più significativo di quello per le auto e saranno necessarie infrastrutture di ricarica capillari per garantire un utilizzo fluido dei mezzi, con potenze adeguate e tempi di ricarica ridotti. Anche l'associazione dei componentisti europei, Clepa, apprezza il fatto che la proposta della Commissione consenta la diversità tecnologica, ma mette l'accento sulle condizioni abilitanti – infrastrutture di ricarica, fattore energetico e costi sostenibili – che restano fonte di forte preoccupazione.

Quanto alla partita sull'auto in Europa, aggiunge Giorda, «la consideriamo chiusa almeno per questa tornata amministrativa». Quello che appare necessario a questo punto è spingere sulla necessità di un Fondo europeo a sostegno della transizione. «Serve accelerare il processo di adozione un Transition Fund – spiega – che garantisca aiuti supplementarina quanto stanno stanno facendo i paesi membri». Dal punto di vista politico, aggiunge Bonometti, «l'Italia deve far sentire la sua voce in maniera compatta, così come dovrebbero fare Francia e Germania». Intanto tra gli addetti ai lavori si fa strada l'ipotesi che un altro importante dossier in discussione in Europa, quello relativo alla normativa per i motori di nuova generazione Euro 7, possa contribuire a dare una nuova spinta ai motori endotermici a basse emissioni e spingere i produttori a sviluppare soluzioni sempre meno inquinanti, tutelando però la filiera industriale.

—F.Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

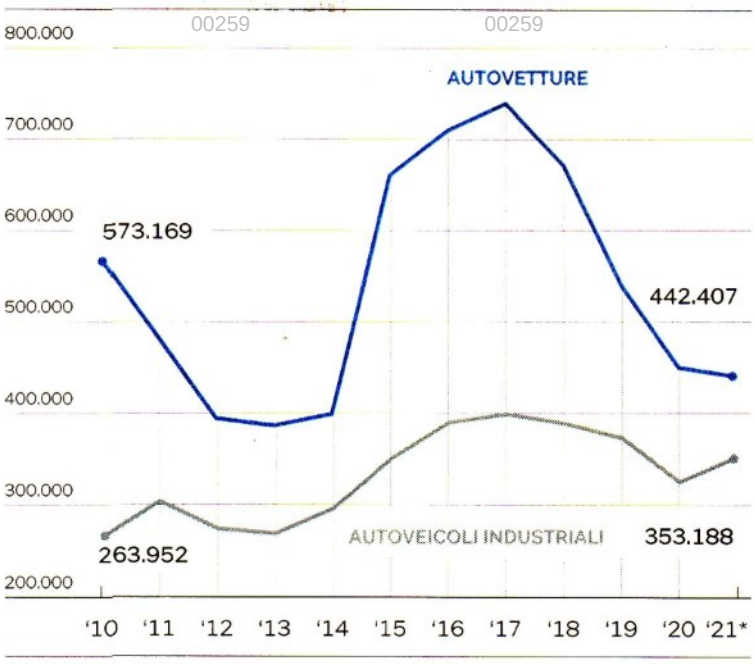
ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619


Auto, nessuna tregua dal Parlamento Ue: motori termici fuori commercio dal 2035

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

La caduta produttiva



(*) Dati provvisori

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619

15-FEB-2023
da pag. 3 / foglio 1 / 2

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Stellantis, tavolo con i sindacati Confermato il polo di Cassino

Il vertice

Nel trimestre è attesa l'autorizzazione di Bruxelles sulla Gigafactory di Termoli

Filomena Greco

Occupazione, volumi produttivi e riconversione delle fabbriche a rischio. Queste le priorità sostenute dai sindacati al tavolo con Stellantis, che si è svolto al ministero dell'Industria. Il confronto sul piano industriale "Dare Foward" dunque riprende dopo mesi, si tratta del primo appuntamento dopo l'insediamento del nuovo Governo. Ai sindacati sono arrivate poche novità e molte conferme, importanti per il futuro degli stabilimenti italiani del Gruppo guidato dal ceo Carlos Tavares, a cominciare dal polo di Cassino – quello con le maggiori criticità in termini di volumi produttivi – che diventerà punto di riferimento per i Suv e il comparto Premium di Stellantis. «I nostri obiettivi – ha spiegato il ministro Adolfo Urso – sono il rilancio della produzione nazionale, l'innovazione tecnologica e la tutela dell'occupazione».

Il contesto industriale sconta ancora grosse difficoltà nell'approvvigionamento di semiconduttori e microchip, incertezze sui volumi produttivi in Italia e un mercato debole, nel quale la quota di auto elettriche nel corso del 2023 è scesa al 3,7% sul totale delle immatricolazioni, meno della metà rispetto alla media europea. Questi i dati da cui la stessa Stellantis è partita – per il Gruppo era presente il senior vice president Corporate affairs di Stellantis Italia, Davide Mele – per chiedere al Governo di intervenire sugli incentivi per le auto ecologiche e sul sostegno alla transizione. Sul primo punto Stellantis ha espresso apprezzamento per «l'approccio propositivo del Governo a rivedere entro fine mese lo schema degli incentivi alla domanda e il supporto alle infrastrutture di ricarica, alla luce del quadro molto critico del mercato delle vetture elettrificate in Italia». Sul secondo punto ha ribadito la necessità di «continuare a lavorare su un piano strutturale e coordinato per accompagnare la transizione dell'intero comparto automotive, compresa la filiera, affrontando le criticità legate alla formazione e alla competitività, cominciando dal costo dell'energia fino al supporto agli investimenti per l'installazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile». L'Italia, ha ribadito il management dell'azienda, è centrale per il Gruppo e l'obiettivo è quello di garantire sostenibilità e competitività dei siti italiani. Ai progetti di Stellantis in Italia il Governo ha assicurato, ricorda Urso, risorse per 2,7 miliardi tra contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione.

Per i sindacati l'occupazione resta la priorità, per questo hanno chiesto e ottenuto conferma sui piani industriali di Stellantis per gli stabilimenti italiani. A cominciare da Melfi che ospiterà la nuova piattaforma per i quattro modelli multibrand e medium che entreranno in produzione nel 2024. «Per noi è fondamentale per attutire il peso degli ammortizzatori sociali – spiega Ferdinando Uliano segretario nazionale della Fim Cisl – abbiamo inoltre chiesto un impegno al gruppo Stellantis per quanto riguarda l'indotto. Su questo punto ci aspettiamo che il Governo dia una risposta positiva, perché il comprensorio di Melfi è particolarmente delicato in quanto costruito solo in funzione del sito Stellantis». Confermato anche l'investimento nella Gigafactory di Termoli – entro il primo trimestre di quest'anno è attesa l'autorizzazione da parte di Bruxelles – e il piano per Mirafiori, dove la produzione delle Maserati Gran Cabrio e GranTurismo in versione elettrica è ai nastri di partenza.

La Fiom ha insistito sul tema dei volumi produttivi. «Per tornare ad essere uno dei primi Paesi produttori in Europa – ha sottolineato Simone Marinelli – occorrono nuovi modelli e nuovi volumi per saturare la capacità produttiva installata, ovvero tornare a produrre quasi 2 milioni di veicoli, a fronte dei poco più di 460mila prodotti nel 2022». La Uilm chiede un confronto continuativo e non sporadico sul dossier automotive e ribadisce, con il segretario generale Rocco Palombella, che «il primo passo per difendere l'industria dell'auto in Italia è spendere nel migliore dei modi le risorse che sono state stanziate lo scorso anno e che ancora non sono state impegnate».

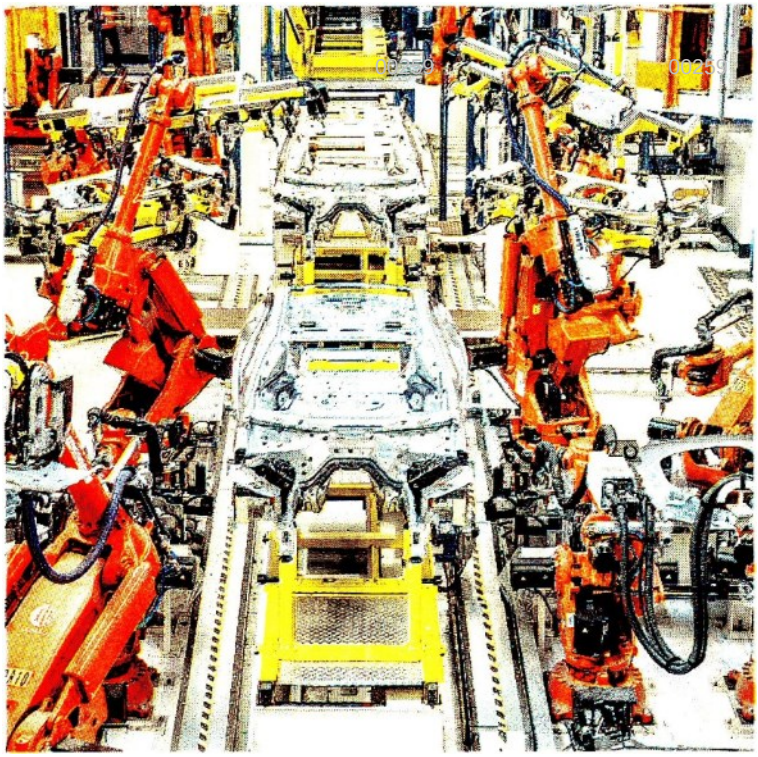
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619



Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it



Le produzioni in Italia.
La scommessa di Stellantis sul polo di Cassino per i Suv di alta gamma

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619

15-FEB-2023
da pag. 1-2 / foglio 1

CORRIERE DEL MEZZOGIORNO
NAPOLI E CAMPANIA
Quotidiano - Dir. Resp.: Enzo d'Errico
Tiratura: N.D. Diffusione: 4324 Lettori: 77000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

STUDIO DELLA FONDAZIONE LEONE MORESSA

Boom in Campania (+88,8%) di imprenditori immigrati Cala il numero degli italiani

di **Angelo Agrippa**

Nel periodo che va dal 2010 al 2022 la Campania è la regione in Italia che fa registrare il tasso maggiore di crescita di imprenditori immigrati (88,8%). A fronte di una riduzione del numero di imprenditori italiani (-4,3%) nello stesso periodo. È quanto emerge dalla ricerca della fondazione Leone Moressa, istituto di ricerca creato e sostenuto dalla Cgia di Mestre.

a pagina 2

L'altro record regionale In dodici anni +88,8 per cento di imprenditori immigrati

La Fondazione Leonessa: diminuiscono i titolari italiani

La ricerca

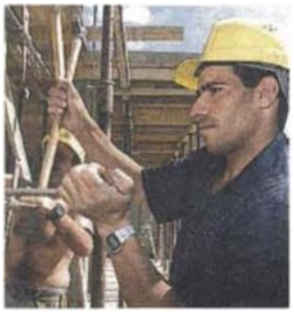
Nel periodo che va dal 2010 al 2022 la Campania è la regione in Italia che fa registrare il tasso maggiore di crescita di imprenditori immigrati (88,8%). A fronte di una riduzione del numero di imprenditori italiani (-4,3%) nello stesso periodo. È quanto emerge dalla ricerca della fondazione Leone Moressa, istituto di ricerca creato e sostenuto dalla Cgia di Mestre.

Nel 2022 sono stati censiti 52.942 imprenditori stranieri in Campania, il 7% del totale nazionale e l'8% a livello regionale. A livello provinciale, in termini assoluti, le concentrazioni più importanti di imprenditori immigrati si trovano nelle grandi città, tra cui Napoli, dove sono censiti 28.826 titolari stranieri di aziende (l'8,2 di incidenza per provincia) e con un indice di variazione percentuale negli ultimi dodici anni di ben 166,9%. Anche qui a fronte di un declino di imprenditori italiani, nello stesso periodo, di -4,2%. Dopo Napoli, è Caserta, in Campania, la provincia con la maggiore presenza di stranieri titolari: 11.695, vale a dire il 22,1% a livello regionale e con una incidenza per provincia dell'11,8%; la variazione negli ultimi dodici anni vede un aumento dell'83,4% di imprenditori immigrati e un calo di presenza di italiani di -0,6%. Poi, c'è Salerno con 7.442 presenze di stranieri (il 14,1% a livello regionale e il 5,8 di incidenza per provincia) ed una variazione percentuale in dodici anni di +17,9%, a fronte di -6,1% di imprenditori italiani. Segno positivo pure a Benevento e Avellino, dove la presenza di imprese dirette da immigrati, in dodici anni, è aumentata rispettivamente del 2% e del 23,4%, a fronte di una contrazione di imprenditori italiani di -7,2% e di -3,9%.

A livello nazionale, i primi due Paesi per numero di imprenditori sono «Cina (77.541) e Romania (75.801), che insieme rappresentano un quinto degli immigrati titolari di attività in Italia. «Nell'ultimo anno — spiegano dalla Fondazione — le comunità con gli aumenti più significativi sono state Albania (+7,4%), Egitto (+3,9%) e Pakistan (+3,5%). Stabile invece il Bangladesh, che negli ultimi dodici anni aveva registrato un raddoppio dei propri imprenditori (+136,8%). Il "tasso di imprenditorialità" per ciascuna comunità (rapporto tra imprenditori e popolazione 15-64 anni) vede in testa la Macedonia (51,3%), seguita da Russia (34,8%) e Cina (31,6%), mentre sono fortemente al di sotto della media Albania (12,9%), Romania (8,8%) e India (7,0%)». I settori di attività in cui sono impegnati gli immigrati sono il commercio, le costruzioni e i servizi. «Dal 2010 al 2022, tutti i settori hanno registrato un aumento degli imprenditori immigrati e un calo degli italiani — sottolinea la ricerca —. L'aumento maggiore degli immigrati si è registrato nei servizi (+66,5%), mentre il calo più intenso tra gli italiani è stato quello della manifattura (-23,1%)».

A. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1679 - T.1679

15-FEB-2023
da pag. 1-2 / foglio 1 / 3

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Auto, stop a diesel e benzina dal 2035 Stretta in arrivo anche per Tir e bus

La scelta della Ue

Via libera del Parlamento europeo: strada spianata per la svolta elettrica

La Commissione rilancia: taglio delle emissioni nocive per veicoli pesanti e autobus

In un contesto politico reso drammaticamente incerto dalla guerra in Ucraina, la Ue non fa marcia indietro sulla svolta green per il settore auto. Ieri il Parlamento europeo ha deciso di vietare a partire dal 2035 la vendita di auto inquinanti nuove (quelle alimentate da motori termici, quindi diesel e benzina). Nel contempo, la Commissione europea ha presentato i nuovi obiettivi ambientali per i Tir e bus: taglio delle emissioni nocive del 45% entro il 2030 e del 90% entro il 2040. Il vicepresidente della Commissione Timmermans: «Nel 2050 quasi tutti i veicoli in circolazione dovranno essere a emissioni zero».

Il testo legislativo è stato approvato con 340 voti a favore, 279 voti contrari e 21 astensioni. Nei fatti, dal 2035 in poi saranno fuori mercato le auto nuove a benzina o diesel, così come i veicoli cosiddetti ibridi. La strada è spianata per le macchine elettriche. Gli effetti sull'industria italiana.

—Servizi alle pagine 2 e 3

Auto, nessuna tregua dal Parlamento Ue: motori termici fuori commercio dal 2035

Ambiente. Il Parlamento Ue mette al bando la vendita di veicoli endotermici
Dalla Commissione arriva un nuovo piano anche contro le emissioni nocive dei veicoli pesanti: taglio del 45% entro il 2030 e del 90% entro il 2040

Timmermans: «Nel 2050, quasi tutti i veicoli in circolazione dovranno essere a emissioni zero»

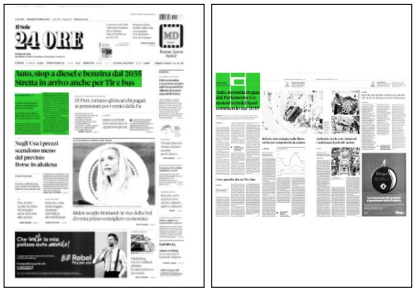
Beda Romano
Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

In un contesto politico reso drammaticamente incerto dalla guerra russa in Ucraina, l'Unione europea continua a regolamentare in senso ecologico, anche il settore dei veicoli a benzina e diesel. Ieri il Parlamento europea ha approvato in ultima lettura la fine dal 2035 in poi della vendita di auto inquinanti nuove. Nel contempo, la Commissione europea ha presentato sempre ieri nuovi obiettivi ambientali, questa volta relativi ai veicoli pesanti.

Il testo legislativo è stato approvato dall'assemblea parlamentare con 340 voti a favore, 279 voti contrari e 21 astensioni. Nei fatti, dal 2035 in poi saranno fuori mercato le auto nuove a benzina o diesel, così come i veicoli cosiddetti ibridi. La strada è spianata per le macchine elettriche.

La proposta di regolamento era stata presentata dall'esecutivo comunitario nel luglio del 2021. Parlamento e Consiglio avevano trovato una difficile intesa nell'ottobre scorso (si veda Il Sole/24 Ore del 28 ottobre).

Spetta ora al Consiglio dare il



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

suo accordo definitivo, atteso nelle prossime settimane senza sorprese. «Abbiamo raggiunto un accordo storico, che riconcilia l'automobile e il clima, due fratelli nemici», ha affermato l'eurodeputata verde francese Karima Delli, presidente della commissione Trasporti. L'intesa è un tassello del programma Fit for 55 e deve servire all'Unione europea per raggiungere entro il 2030 una riduzione delle emissioni nocive del 55%, rispetto ai dati del 1990.

Il testo prevede anche obiettivi interinali: una riduzione delle emissioni nocive delle auto nuove del 55% e delle camionette del 50%, entro il 2030. L'accordo tra le parti ha sortito un emendamento che protegge i piccoli produttori di auto sportive. L'eccezione consente loro di vendere automobili inquinanti per un anno in più, fino alla fine del 2035. Il regolamento comunitario apre la porta ai nuovi carburanti sintetici e ai motori ibridi ricaricabili e che non inquinano.

«La nostra industria è pronta a raccogliere la sfida di fornire veicoli a emissioni zero», ha detto Sigrid de Vries, direttore generale dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA). «È essenziale che tutte le politiche e i regolamenti dell'Unione europea si allineino e sostengano questo obiettivo», ha aggiunto. Più cauti il partito popolare e la sinistra radicale, preoccupati entrambi dai risvolti economici del regolamento approvato ieri.

Con lo sguardo rivolto all'uscita dalle fonti fossili, la Commissione europea ha confermato il desiderio di perseguire una politica ambientalista, presentando sempre ieri proposte per ridurre le emissioni nocive dei veicoli pesanti: del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040, rispetto ai dati del 2019. Nel contempo, Bruxelles vuole che dal 2030 in poi tutti gli autobus circolanti nelle città europee siano a zero-emissioni.

«La mancata indicazione di una scadenza definitiva per i camion inquinanti è una pavida concessione all'industria e una pessima notizia per il clima», ha osservato Andrea Boraschi, Responsabile Veicoli Puliti di Transport & Environment Italia. La proposta legislativa riguarda i camion di peso superiore alle 5,0 tonnellate e gli autobus di lunga distanza con un peso superiore alle 7,5 tonnellate. Attualmente la legislazione comunitaria, introdotta nel 2019, riguarda solo i camion pesanti.

«Nel 2050, quasi tutti i veicoli in circolazione dovranno essere a emissioni zero – ha commentato ieri il vicepresidente della Commissione europea Frans Timmermans –. La nostra legge sul clima lo richiede, le nostre città lo esigono e i nostri produttori si stanno attrezzando in questo senso. Con questa proposta, ci assicuriamo che i nuovi camion diventino meno inquinanti e che un maggior numero di autobus a zero emissioni circoleranno nelle nostre città».

Esenti dai nuovi obiettivi, da negoziare ora tra Parlamento e Consiglio, saranno veicoli particolari: quelli usati nelle miniere, nell'agricoltura e nell'industria forestiera, dalle forze armate, dalle forze dell'ordine, dalle ambulanze a cui bisogna aggiungere i camion preposti alla raccolta dei rifiuti. «Noi siamo pronti», ha detto Martin Lundstedt, membro di ACEA e presidente del Gruppo Volvo. «Raggiungere però il -45% già nel 2030 è molto ambizioso. Gli altri attori della logistica dovrebbero fare altrettanto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BONOMETTI, PARTITA DA RIAPRIRE
Per Marco Bonometti, presidente e ad delle Officine Meccaniche Rezzatesi, bisogna provare a riaprire la partita sul tema della neutralità tecnologica

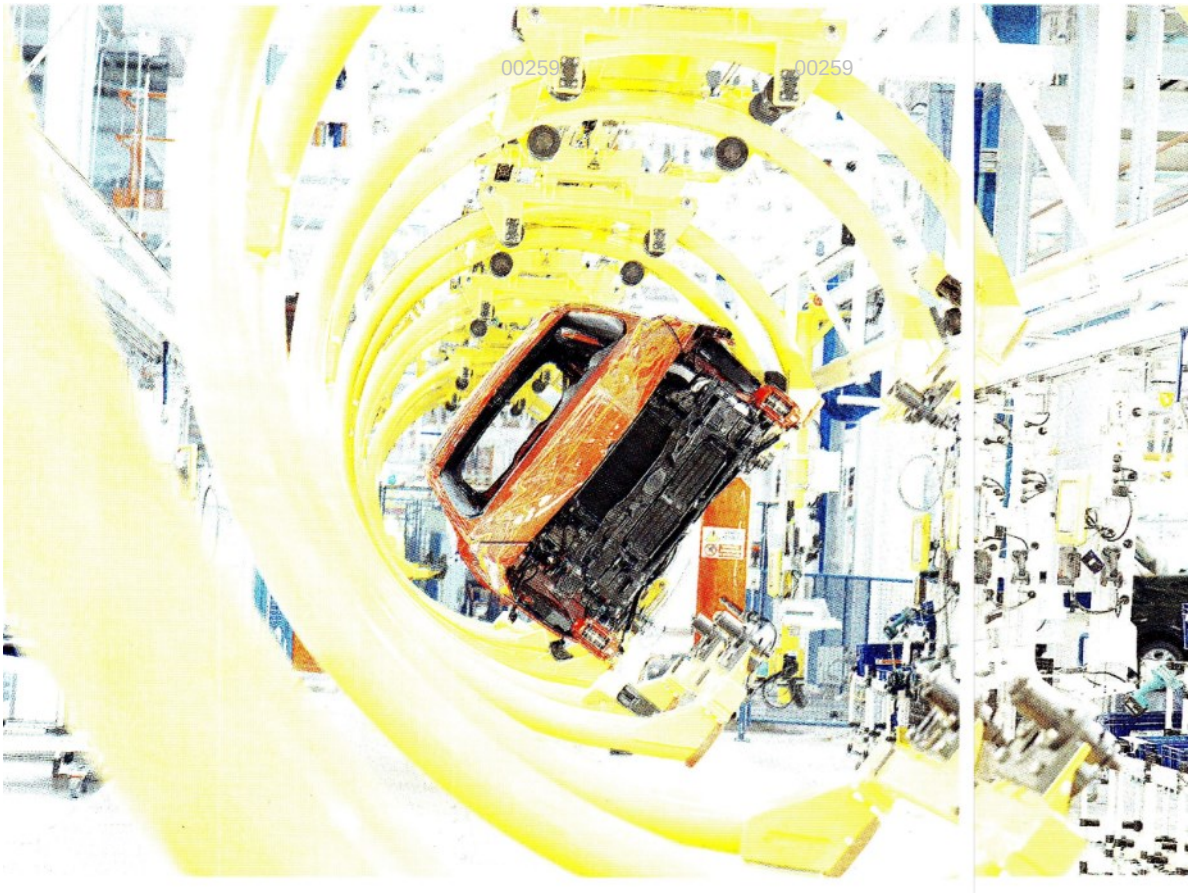


L'ALLARME DI DE MEO
L'allarme dell'industria automobilistica è stato lanciato nelle settimane scorse dal presidente Acea e ad del gruppo Renault Luca de Meo: «L'industria automobilistica chiede con urgenza una politica industriale automobilistica ambiziosa e strutturata, in grado di competere con quelle di altre regioni del mondo»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it



00259 00259

Filiera a rischio. Dal 2035 sarà vietata la vendita dei veicoli più inquinanti a motore termico (benzina e diesel). Il provvedimento varato ieri dal Parlamento Ue fa parte del pacchetto Ue sul clima Fit for 55



GETTY IMAGES



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1972 - T.1619

15-FEB-2023
da pag. 19 / foglio 1

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 71008 Diffusione: 132572 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

MONITOR INTESA SANPAOLO

00259 00259

Mezzogiorno, cresce l'export dei distretti +21,4% a settembre 2022

Export in crescita per i distretti industriali del Mezzogiorno. Lo certifica il Report annuale «Monitor dei distretti industriali del Mezzogiorno" curato da Intesa Sanpaolo.

Nel terzo trimestre del 2022 si registra un aumento tendenziale (rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente) del 24,4%: dato migliore della media dei distretti italiani (+14%). Se poi si considera l'andamento nei primi nove mesi del 2022, si scopre che le esportazioni dei distretti del Mezzogiorno risultano in aumento sia rispetto ai primi nove mesi 2021 (+21,4%, pari a 1,2 miliardi in più), che rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (+23,1%, pari ad un incremento di 1,3 miliardi). Dati che riflettono in parte il rialzo dei prezzi alla produzione del manifatturiero (+12,4% tra gennaio e settembre 2022-2021 e +16% tra gennaio e settembre 2022-2019), ma confermano anche la competitività delle aree distrettuali del Mezzogiorno.

«L'economia meridionale è in ripresa e reagisce bene alle difficoltà – spiega Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo – Grazie a noi, 739 aziende nelle tre regioni di riferimento si sono aggiudicate un bando del Pnrr. La nostra Banca continuerà a garantire tutti gli interventi necessari per consolidare questo andamento positivo, a partire dagli investimenti sostenibili per realizzare la transizione ambientale e digitale delle imprese. Inoltre, insieme con i commissari delle Zes stiamo lavorando per attrarre nuovi capitali in queste aree».

La crescita dei distretti del Mezzogiorno sui mercati esteri risulta nettamente superiore alla media dei distretti industriali italiani (+15,9% la variazione tendenziale nei primi nove mesi del 2022). Tra le filiere del Mezzogiorno che si distinguono positivamente il record va all'agroalimentare: +844 milioni con una crescita del 24,4% rispetto ai primi nove mesi del 2021. Il balzo risulta ancora più ampio nel confronto con il 2019 (+1,25 miliardi, pari a +40,8%). I primi nove mesi del 2022 hanno segnato anche la ripartenza dei distretti del sistema moda, con un rimbalzo del 25,1% rispetto ai primi nove mesi del 2021; e risulta complessivamente positivo anche l'andamento dei distretti del sistema casa (+18,1% sul 2021). Positivo anche l'export della Meccatronica del barese (+9,7% rispetto ai primi nove mesi del 2021. Con questa crescita il distretto è arrivato ed esportare più di 1,1 miliardi).

L'analisi per mercati di sbocco mostra il maggiore peso dei mercati maturi (circa il 73%). I paesi in cui l'export dei distretti del Mezzogiorno ha registrato la crescita maggiore in valore rispetto ai primi nove mesi del 2021 sono gli Stati Uniti (+175 milioni), il Regno Unito (+135 milioni di euro), la Germania (+94 milioni), la Francia (+81 milioni) e l'Algeria (+80 milioni). Si rileva, invece, un calo delle vendite a Singapore, in Russia e in Ucraina rispettivamente pari a -10, -8 e -5 milioni di euro).

—**Vera Viola**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1956 - T.1623


Imprese & Territori
Termini, avanza il piano ucraino per reindustrializzare la fabbrica