

## LA POLITICA ECONOMICA

# “Taglio di 4,6 miliardi ai fondi per l'auto” Ma Urso: “Il governo sostiene il settore”



Una manifestazione di Ig Metall, il sindacato dei metalmeccanici tedeschi, di fronte a uno stabilimento della Volkswagen

biente», aveva detto alla presentazione dell'ultima trimestrale Marco Schubert, manager del gruppo. La debolezza della domanda europea, le vendite in calo del 7% al livello mondiale, la concorrenza della Cina e gli alti costi di produzione nei siti produttivi tedeschi sono tutti ingredienti della crisi. A questo si aggiunge che il management del colosso tedesco ha perso l'occasione di innovare in tecnologia quando avrebbe dovuto farlo e si è invece reso dipendente dalla Cina, concordando i due economisti Peter Boefinger e Marcel Fratzscher.

La difficoltà di Volkswagen si inquadra poi in una turbolenta economia che ha portato di recente l'Fmi ha pronosticare per la Germania la crescita più debole tra i Paesi del G7. Ma di fronte alla crisi che morde, la coalizione di governo procede in ordine sparso. «In linea di principio, il governo tedesco è in stretto contatto con Volkswagen in merito alla situazione attuale», ha detto a La Presse una portavoce del ministero dell'Economia tedesco. In realtà è la direzione politica a mancare del tutto. Nessuno dei tre partiti di governo sembra più credere alla possibilità di concordare su alcunché a 10 mesi dalle elezioni. Il timore di una crisi al buio è concreto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

che il Green Deal porta con sé soprattutto per chi lavora nel settore dell'automotive. «Sulla transizione green abbiamo preso una decisione ma non abbiamo spiegato come metterla in pratica - ha detto - e per favore non commettiate l'errore che questo cambiamento sia a costo zero». Le categorie più colpite per questa rivoluzione, a suo dire, sono i proprietari di case, i contadini e chi lavora nel settore automobilistico. «Dobbiamo capire come fare per non lasciarci indietro - ha ribadito - e l'unico modo è che l'Unione europea lavori insieme. A meno che non vogliamo diventare una colonia degli Stati Uniti o della Cina». c.com —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA POLEMICA

CLAUDIA LUISE

L'allarme, per un settore già in forte difficoltà e che segna numeri negativi nelle vendite, arriva dall'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica): «Gli imprenditori e le imprese sono sconcertati dalla decisione del Governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il “fondo automotive” destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera». Un messaggio netto, che segna tutto lo stupore del taglio in manovra dopo invece le rassicurazioni che continuano ad arrivare dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Ma anche dalla premier Giorgia Meloni. Entrambi - il ministro in collegamento video, la premier con una lettera - sono intervenuti ieri all'assemblea dell'Unione Industriale di Torino, la prima sotto la guida di Marco Gay.

L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta più di 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. «Le aziende italiane - ricorda l'Anfia - oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale, che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana». Quindi, «il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio 2025 alle già scarse risorse stanziata nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e che annulla questi mesi di intenso lavoro del “Tavolo Sviluppo Automotive”».

L'auspicio, per gli imprenditori, è quello «di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera ed il Governo». Parole a cui ribatte, appunto, Urso, per tranquillizzare gli animi: «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». E che si legano alle promesse di



Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, intervenuto ieri in videoconferenza all'assemblea dell'Unione Industriale di Torino

MAURIZIO BOSIO/REPORTERS

“attenzione” al mondo imprenditoriale arrivate a Torino con il messaggio del presidente del Consiglio. L'ultimo premier a intervenire all'assemblea degli industriali sabaudi era stato Matteo Renzi e il messaggio di ieri di Meloni è stato accolto con favore. «Abbiamo messo in campo una strategia molto chiara per dimostrare essenzialmente una cosa: è finito il tempo nel quale l'Italia si accontentava di rincorrere gli altri e di es-

ADOLFO URSO  
MINISTRO DELLE IMPRESE  
E DEL MADE IN ITALY

ANFIA  
ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
FILIERA INDUSTRIA AUTO

Siamo impegnati a garantire che l'automotive abbia gli strumenti per affrontare la sfida della transizione

Le aziende oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale

## Marco Gay, presidente dell'Unione Industriale: “Neutralità tecnologica per la transizione verde” “Per l'automotive serve un Mobility Act L'esecutivo non rinunci agli investimenti”

## L'INTERVISTA

GIULIANO BALESTRERI

«L'attenzione della Premier al nostro territorio ci fa piacere. E accende i riflettori su un settore in grande trasformazione come l'automotive». Marco Gay, numero uno dell'Unione industriali è reduce dall'assemblea e guarda preoccupato al caso Volkswagen: «Nessuno può stare tranquillo». Perché?

«Il problema che stiamo vivendo, non è solo italiano. È problema europeo. Penso che sia necessario un Mobility Act, proprio come il Chip Act, se vogliamo che l'Unione europea mantenga un ruolo centrale in un settore in rapida evoluzione. Insomma, servono scelte strategiche e il coraggio di sostenere un'industria che non è residuale, ma essenziale».



Marco Gay, Unione Industriale

Gli obiettivi Ue al 2030 sono stringenti.

«Probabilmente le previsioni europee del Fit for 55 non sono centrate. Basta guardare ai numeri. In Europa il 14% delle auto è elettrico, mentre in Italia siamo solo al 3%».

Come si cambia marcia?  
«Per prima cosa occorre allentare le sanzioni a carico dei produttori, perché la crisi Volkswagen è un campanello d'allarme per tutti. Dobbia-

mo ragionare in termini di neutralità tecnologica, dialogare riflettendo su tutte le soluzioni in grado di garantire sostenibilità, non solo ambientale, ma anche sociale e industriale. E Torino, in questo, può avere un ruolo straordinario per la mobilità del futuro».

Il governo, però, ha appena tagliato 4,6 miliardi al fondo automotive.

«Qui entrano in gioco due aspetti. Il debito pubblico italiano è enorme, va tenuto sotto controllo, ma non può impedire di fare scelte di politica industriale che favoriscano la produzione, creando così occupazione e benessere. Noi imprenditori abbiamo il compito di investire; alla politica, però, chiediamo visione. E quindi dobbiamo chiederci se Torino, l'Italia e l'Europa abbiano una vocazione manifatturiera: per me la risposta è sì, quindi l'automotive diventa centrale».

Come?

«Noi sosteniamo gli obietti-

sere condannata ad essere il fanalino di coda. L'Italia ha le carte in regola per aggiungere nuovi primati a quelli che ha già» scrive. E sottolinea che «abbiamo lavorato con un obiettivo molto semplice: creare un ambiente il più favorevole possibile a chi produce ricchezza e occupazione e fare in modo che le imprese e i lavoratori si trovassero nelle condizioni di fare al meglio il proprio mestiere».

Sindacati e imprenditori ne parleranno rispettivamente il 4 e il 13 novembre, quando il governo li ha convocati per un confronto sul testo della legge di bilancio. Ma intanto i toni si accendono: i segretari nazionali di Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo di tagliare al fondo automotive l'80% delle risorse previste» e chiedono non solo di ripristinarle, ma anche di aumentarle perché altrimenti «si ignora un intero settore».

E anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, conferma i timori: «La notizia della probabile chiusura di tre stabilimenti della Volkswagen ci sta dicendo quanto forse abbiamo sbagliato nelle scelte ideologiche nella partita dell'automotive. Dobbiamo rimettere al centro la neutralità tecnologica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA