

EF ECONOMIA & FINANZA

Il punto della giornata economica

ITALIA	FTSE/ITALIA	SPREAD	BTP 10 ANNI	EURO-DOLLARO CAMBIO	PETROLIO WTI/NEW YORK
84.925	37.048	122,31	3,550%	1,0794	67,21
-0,43%	-0,28%	+1,41%	-0,22%	-0,17%	-0,25%

Il tema al vertice di Budapest dell'8 novembre. Von der Leyen ha incontrato i produttori. Fontana attacca il presidente di Stellantis: "Atto grave"

La crisi dell'auto sul tavolo dei leader Ue

Elkann non va in audizione alla Camera

IL RETROSCENA

MARCO BRESOLIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

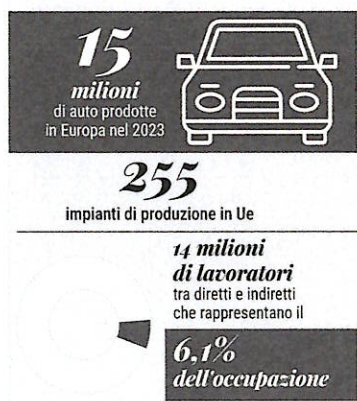
Al momento, non è in programma una revisione del quadro normativo, non ci sono risorse a disposizione per sostenere il settore e l'unica leva che le istituzioni europee hanno deciso di azionare per affrontare la crisi dell'automotive è quella dei dazi sull'importazione di auto elettriche dalla Cina, aumentati ufficialmente con il regolamento adottato ieri. Ma gli sviluppi degli ultimi giorni e delle ultime ore, con le ventilate chiusure degli stabilimenti in Germania e in Belgio, sono destinati a riaccendere la discussione al più alto livello politico. Tanto che la parola "automotive" è stata inserita nell'ultima bozza della Dichiarazione di Budapest che sarà adottata la prossima settimana dai leader Ue al termine del confronto con Mario Draghi.

Nella precedente versione

Alcuni costruttori nel 2025 taglieranno la produzione: "Così eviteremo sanzioni"

non c'era alcun riferimento esplicito, ora invece c'è un passaggio in cui i capi di Stato e di governo riconoscono di dover «prestare particolare attenzione alle industrie tradizionali in fase di transizione, comprese quelle ad alta intensità energetica e l'industria automobilistica». Parole alle quali, nelle migliori intenzioni, dovrebbero seguire dei fatti: secondo il documento visionato da *La Stampa*, i leader inviteranno la Commissione a «presentare, in via prioritaria, una strategia industriale globale per industrie competitive e posti di lavoro di qualità». Nella sua lettera d'incarico al commissario ai Trasporti, Apostolo Tzitzikostas, la presidente Ursula von der Leyen aveva già chiesto di «sviluppare un piano d'azione industriale per il settore automotive, come proposto dal report di Draghi». Nella dichiarazione dei leader c'è la richiesta di affrontare la questione in un quadro più ampio, con una prospettiva strategica e soprattutto «in via prioritaria». La stessa presidente della Commissione ha avuto nelle scorse settimane una serie di colloqui dedicati proprio allo stato del settore: secondo il registro della trasparenza di Palazzo Berlaymont, il 7 ottobre ha ricevuto a Bru-

L'AUTOMOTIVE IN UE



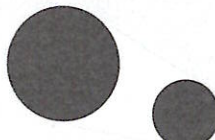
Fonte: Parlamento Ue

xelles i Ceo di Bmw e Mercedes-Benz, mentre il 1° ottobre aveva avuto uno scambio informale a Ginevra con John Elkann. Il presidente di Stellantis ha informato il presidente della commissione Attività Produttive della Camera che

non andrà in Parlamento perché non ci sono aggiornamenti rispetto all'audizione di Carlo Tavares dello scorso 11 ottobre, ma ha confermato che la società prosegue le interlocuzioni al tavolo con il ministero delle Imprese in attesa della

Le immatricolazioni di auto ad agosto 2024

92.627 auto elettriche a batteria (Bev) in calo del 43,9%



WITHUB

convocazione a Palazzo Chigi. Immediata la replica del presidente della Camera, Lorenzo Fontana: «Scavalcare il Parlamento sarebbe un atto grave». La ristrutturazione annunciata da Volkswagen in Germania, con l'inedita chiusura



JOHN ELKANN
PRESIDENTE
STELLANTIS

Stellantis prosegue le interlocuzioni con il Mimit, disponibili a un dialogo franco



TOMMASO FOTI
CAPOGRUPPO ALLA CAMERA
FRATELLI D'ITALIA

Ci aspettiamo chiarimenti e che la disponibilità al dialogo non resti solo verbale

Giorda (Anfia): "Stavamo valutando ammortizzatori ad hoc per le aziende che li hanno esauriti"

Il Mef taglia gli incentivi a 200 milioni l'anno

"L'automotive è in crisi, il governo sbaglia"

IL CASO

CLAUDIALUISE

Partito con una dotazione di 8,7 miliardi dal 2022 al 2030, il Fondo automotive si trova svuotato con l'ultima legge di Bilancio di circa l'80% delle risorse rimanenti (5,8 miliardi). E già dal 2025 gli incentivi all'acquisto di auto elettriche potrebbero essere nulli o quasi. Partendo dai dati, il fondo fu istituito dal governo Draghi a marzo 2022 con una dotazione di 8,7 miliardi: di questi, 700 milioni erano destinati al 2022 e un miliardo per ogni anno successivo. Sono le risorse da cui, per il triennio 2022-2024, due dpcm hanno ripartito e finanziato sia gli incentivi auto e veicoli commerciali (650 milioni annui) che i contratti di sviluppo e accordi di innovazione vincolati alle imprese all'automotive (400 milioni complessivi).

La dotazione del fondo per gli anni dal 2025 al 2030, salvo qualche rimanenza degli incentivi 2024, era esattamente di 5,82 miliardi di euro. Nella relazione tecnica al ddl bilancio approvato nel consiglio dei ministri e inviato alla Camera, in particolare nel prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, alla tabella che indica i "tagli" al ministero per le imprese e per il Made in Italy c'è la decurtazione di oltre 4,6 miliardi. In particolare, alla dotazione 2025 di 762.186.388 euro vengono sottratti 562.186.388 euro e rimangono 200 milioni che dovrebbero servire sia per gli incentivi sia per aiutare le imprese che devono affrontare la transizione. Lo stesso vale per il 2026 (alla dotazione di un miliardo vengono sottratti 800 milioni) e per il 2027. Ma anche per gli anni dal 2028 al 2030 il risultato è lo stesso, 600 milioni da dividere per tutto il biennio.



Gianmarco Giorda (Anfia)

«Siamo sconcertati e preoccupati perché questi tagli sono in controtendenza rispetto al lavoro fatto in questi mesi. Stavamo definendo misure di politica industriale per rendere più competitiva la filiera e invece senza risorse è impossibile sostenere le imprese», sottolinea il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda. Tra i progetti che inevitabilmente potrebbero non vedere la luce ci sono gli ammortizzatori sociali straordinari, specifici per i lavoratori dell'automotive. «Avevamo proposto

di utilizzare parte dei fondi per sostenere la cassa integrazione straordinaria, perché molte aziende stanno per finire i contatori e c'è il rischio che si debbano licenziare lavoratori. Nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale», aggiunge Giorda. I tagli sono stati una sorpresa: «Ce ne siamo accorti analizzando le tabelle del disegno di legge di bilancio, non ci avevamo prospettato nulla. La scelta ricade in un momento di particolare difficoltà per il settore a partire dalla crisi della Germania, al calo del mercato in tutta Europa ma in Italia ancora più forte, fino alla transizione che non sta andando alla velocità auspicata. E c'è anche un ultimo fattore: «Per non pagare le sanzioni i costruttori potrebbero decidere di ridurre la produzione di auto termiche nei prossimi mesi. Un scelta che preoccupa la filiera della componentistica italiana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA