

Crisi dell'auto, la proposta: rinviare di altri due anni il paletto dei motori Euro7

IL DOCUMENTO

Nando Santonastaso

Due ulteriori anni di rinvio per i motori Euro 7, per i quali l'Ue - su pressione anche del governo italiano ha già concesso di recente 30 mesi di tempo alle case automobilistiche per adeguarsi alla nuova normativa, in vigore comunque dal primo luglio 2025. E la dichiarazione «dello stato di crisi del settore che consenta alle aziende di poter ricorrere alla Cassa Integrazione straordinaria in deroga per almeno 2 o 3 anni insieme alla possibilità di bloccare, per un periodo simile, la restituzione delle quote capitali per finanziamenti ricevuti». È un dettagliato documento di Confindustria Campania, presieduta da Emilio De Vizia, a confermare allarme e preoccupazione delle aziende dell'indotto auto che al Sud, tra Campania, Puglia e Basilicata, rappresenta uno dei pilastri dell'economia locale. Nella sola Campania, ad esempio, si contano circa 430 unità produttive tra fabbricazione di autoveicoli e altri mezzi di trasporto (più di 360 sono di piccole dimensioni, tra 9 e 50 dipendenti) per un totale di circa 24.600 addetti.

LE RICHIESTE

Inviata al presidente di Confindustria Alessandro Orsini, la nota si muove nell'alveo della levata di scudi della maggior parte delle aziende della componentistica contro le scadenze green decise dalla precedente Commissione e per ora rimaste in piedi. A partire dal contestatissimo obbligo della vendita dal 2035 di sole auto con motore elettrico. L'incertezza sulle prospettive del settore in Europa è ai massimi storici e lo dimostra il fatto che il faticosissimo compromesso che ha portato a rinviare di fatto al 2027 l'introduzione del motore Euro 7 per le nuove immatricolazioni, non ha eliminato il rischio della maximulta anti-inquinamento da Co2 a carico delle case produttrici e che il manager di Renault, Luca De Meo, ha quantificato in 15 miliardi. La sanzione si applicherebbe proprio nel 2025 se la vendita di modelli elettrici non risulterà per ogni company superiore a quelle con motori a benzina o diesel. Un'ipotesi lontanissima almeno oggi, alla luce della pesante contrazione di immatricolazioni registrata in tutto il 2024, con una quota molto bassa specialmente in Italia di auto elettriche.

Morale: al momento si calcola in 25mila unità lavorative il rischio di tagli al settore in Italia, come ricorda il documento di Confindustria Campania, ma le previsioni sono anche più pessimistiche se si considera che ormai tutti i big tedeschi dell'auto in Germania (principale mercato per il nostro export) hanno annunciato chiusure e ridimensionamenti. Ultima in ordine di tempo la Bosch, presente da anni in Puglia, che parla di migliaia di esuberi in alcuni dei suoi stabilimenti in Germania. «L'automotive in Campania riveste un ruolo fondamentale sia in termini di occupati che di Pil dice De Vizia -. È evidente, quindi, che, in mancanza di immediati interventi, la crisi del settore avrà serie conseguenze: la sciagurata decisione del blocco della produzione dei motori endotermici nel 2035, presa dall' Europa, se non sarà rivista consegnerà le aziende europee nelle mani dei player asiatici e senza alcun beneficio ambientale. A ciò si aggiunga che il costo dell'energia (doppio rispetto a Spagna e Francia) e la mancanza di un player nazionale rendono ancora più complicata la situazione nel nostro Paese, con stabilimenti che stanno lavorando al 70 per cento in meno rispetto alla loro potenzialità».

LA PROSPETTIVA

I numeri, di sicuro, non confortano l'ottimismo. «Il totale delle autovetture prodotte in Italia nel mese di settembre 2024 risulta essere di circa 25mila unità di volume, in calo del 50,5% rispetto all'anno precedente spiega Confindustria Campania -. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023 (fonte ANFIA)». Inoltre, «nel 2023 le vetture uscite dalle fabbriche italiane risultano essere la metà rispetto alla Francia ed un terzo rispetto alla Spagna, una capacità produttiva non al passo con l'Europa». Anche il rapporto import-export è oggi molto diverso da recente passato: «In Italia sia il comparto dei veicoli industriali che quello delle autovetture mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +5,5% e +9,3%) mentre le autovetture esportate sono in calo del 20,7%». Di qui la richiesta, trasmessa alla presidenza di Confindustria, di misure urgenti, recuperando se possibile anche una quota degli incentivi al settore

tagliati dalla Manovra (4,6 miliardi) e in parte recuperati dal ministro Adolfo Urso. Tra esse «l'estensione del trattamento fiscale al 20% non solo alle auto ibride plugin ma anche alle non plugin e la proroga dei tempi previsti per il completamento dei progetti finanziati da Bandi pubblici, nonché l'introduzione di ecoincentivi statali a favore non solo delle vetture elettriche e/o ibride (di produzione prevalentemente europea ed extraeuropea) ma anche a supporto dell'acquisto di auto con motore a combustione interna Euro 6. Quest'ultima proposta soddisfa 2 esigenze fondamentali: il rinnovamento dell'ormai vecchio parco auto italiano (vetture da Euro 0 a Euro 3) e la salvaguardia della produzione italiana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA