

Auto, il Fondo recupera in manovra solo 200 milioni

Carmine Fotina



ROMA

Un ripristino molto parziale - appena 150-200 milioni nel 2025 - del Fondo automotive tagliato per 4,6 miliardi nel disegno di legge di bilancio e la rassicurazione da parte di Stellantis che non sono in vista chiusure di stabilimenti o licenziamenti collettivi in Italia. Produce questo l'ennesima riunione del tavolo Stellantis che si è svolta ieri al ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit): l'obiettivo di 1 milione di vetture da produrre in Italia è praticamente uscito di scena, sostituito da nuovi possibili impegni, e la novità è lo scontro sotterraneo sulle regole europee relative ai livelli di CO2 nel 2025, che il governo vuole cambiare e Stellantis confermare.

«Pensiamo di aumentare il Fondo automotive nel corso della manovra» ha detto il ministro Adolfo Urso. A fronte del maxi-taglio di 4,6 miliardi fino al 2030, il maxi-emendamento dovrebbe portare la dote del 2025 da 200 a 350-400 milioni. Ulteriori 240 milioni dovrebbero essere recuperati dai residui delle varie campagne di eco-bonus mentre stanno per partire, con risorse Pnrr per 500 milioni (si negozierà con la Ue per raddoppiarle), contratti di sviluppo per le filiere strategiche, automotive compreso. In tutto, secondo il ministero, per il settore si potrebbe arrivare a 1,6 miliardi nel biennio 2025-2026 (ma il calcolo, come detto, in parte include anche altre filiere). Andrà comunque tutto all'offerta, a fronte del patto fallito con Stellantis che avrebbe dovuto portare a un aumento di produzione in Italia a fronte di un miliardo destinato agli incentivi all'acquisto. Diverse le opzioni di utilizzo delle risorse residue del Fondo, alcune sollecitate anche ieri dall'Anfia (l'associazione della componentistica): un'agevolazione specifica per ridurre i costi dell'energia, un credito d'imposta per R&S tarato sull'automotive, il rifinanziamento degli ammortizzatori sociali in scadenza.

I nuovi impegni in discussione

Continua il pressing per strappare da Stellantis dati e impegni precisi su modelli, piattaforme e impianti. Urso, evocando Gianni Agnelli, chiede «un'assunzione di responsabilità sociale del rilancio dell'auto italiana» e annuncia che il tavolo approderà a Palazzo Chigi solo se Stellantis prenderà impegni su tre fronti: garanzie occupazionali in merito ai cinque contratti di sviluppo congelati, gigafactory per le batterie a Termoli, scelta dell'Italia per la seconda piattaforma produttiva per le city-car. Dal canto suo l'azienda, con Giuseppe Manca, responsabile Risorse umane per l'Italia, confermando che non c'è l'intenzione di chiudere fabbriche o fare licenziamenti collettivi, ha ricordato di aver un piano per il nostro Paese, «che è stato condiviso con i nostri partner sindacali, e che oggi condividiamo a questo Tavolo». Piano che non ha portato però a un impegno sul milione di veicoli che il governo chiedeva per il 2030 o anche prima (2028).

Una nuova riunione del tavolo si svolgerà il 16 dicembre. I sindacati, presenti ieri al Mimit, restano critici e puntano sul coinvolgimento di Palazzo Chigi

Le regole Ue

Intanto il Mimit ribadisce le posizioni già portate informalmente a Bruxelles per rivedere le regole europee sulla CO2, innanzitutto anticipando la clausola di revisione al 2025 e rimuovendo il rischio di multe per 15-17 miliardi sui produttori europei che il prossimo anno non ridurranno le emissioni medie dai 116 g/km del 2024 a poco meno di 94 grammi. Stellantis, che sull'elettrico conta anche sulla partnership con la cinese Leapmotor, è di un altro partito: «Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore» dice Daniela Poggio, vicepresidente Communication & Public Affairs di Stellantis Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA