

Auto, Urso: cambiare la politica Ue, servono risorse per le imprese

Target al 2035. In Europa cresce la consapevolezza di dover affrontare insieme la grave situazione industriale, restano divergenze sulle misure

Beda Romano



Dal nostro corrispondente

BRUXELLES

La crisi del settore automobilistico sta diventando una priorità per un numero crescente di paesi europei. In una riunione ministeriale ieri qui a Bruxelles, la questione è stata al centro delle discussioni dei ministri dell'Industria. C'è una crescente consapevolezza sia tra i paesi membri che nel Parlamento europeo di dover affrontare insieme la grave situazione industriale, ma vi sono ancora divergenze sulle misure da prendere. «La discussione ha mostrato chiaramente che le politiche ambientali devono essere in sintonia con le politiche industriali», ha spiegato alla fine della riunione ministeriale il presidente di turno, l'ungherese Márton Nagy. «Tutti per ora ribadiscono l'obiettivo del 2035», data entro la quale mettere al bando il motore a benzina o diesel. «Differenze ci sono sulla possibilità di anticipare al 2025 la clausola di eventuale revisione di questo testo legislativo». La riunione è stata l'occasione per il governo italiano di presentare ufficialmente il documento negoziale fatto circolare all'inizio della settimana (si veda *Il Sole 24 Ore* di mercoledì). «Siamo particolarmente soddisfatti della larga convergenza delle posizioni espresse dai Paesi sul nostro documento negoziale dedicato all'automobile che abbiamo presentato insieme alla Repubblica Ceca» e ad altri sei Paesi, ha detto ieri il ministro delle imprese Adolfo Urso. Secondo fonti italiane, altri sette paesi hanno dato il loro appoggio (Estonia, Cipro, Croazia, Grecia, Slovenia, Belgio e Lettonia); quattro si sono detti contrari; mentre Parigi si sarebbe detta disponibile al confronto e Berlino sarebbe rimasta defilata. Nel loro documento i sette governi chiedono una revisione

anticipata del regolamento che mette al bando il motore ad emissioni dal 2035 in poi, e soluzioni per evitare le multe legate al non rispetto dei tetti alle emissioni nel 2025. Dietro a un consenso di massima possono nascondersi differenze sulle misure da adottare. Ciò detto, per parte italiana, il ministro Urso ha spiegato che servono «risorse significative a sostegno delle imprese, come fanno gli Stati Uniti; politiche commerciali di tutela dalla concorrenza sleale, come fanno altri continenti; e un sostegno importante (...) anche alle famiglie europee che oggi non si possono permettere di comprare un'auto elettrica o ecologicamente sostenibile». Parlando a Strasburgo questa settimana, la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha spiegato di voler affrontare personalmente la deriva dell'industria automobilistica, convocando una riunione delle case produttrici (si veda *Il Sole 24 Ore* di ieri). Il settore pesa per il 7% del PIL e dà lavoro, direttamente e indirettamente a 13 milioni di persone. Soffre terribilmente della concorrenza a basso prezzo delle società automobilistiche cinesi, soprattutto nell'elettrico. Parlando al *Sole 24 Ore* all'inizio della settimana il capogruppo del partito popolare al Parlamento europeo Manfred Weber ha ribadito che la data del 2035 è appropriata, ma ha spiegato che egli è a favore di «evitare le multe» contro le società che nel 2025 non avranno rispettato i tetti di emissioni nocive a livello di flotta. Si è anche detto aperto ad affrontare questioni tecnologiche, quali l'uso dei carburanti biologici o sintetici, nell'ambito della messa al bando dei motori a benzina o diesel.

Si veda altro articolo a pagina 34

© RIPRODUZIONE RISERVATA