

Urso: bene le risposte Per la filiera recuperati fondi da 400 milioni

Carmine Fotina



ROMA

«Abbiamo avuto risposte con il Piano Italia. Un piano significativo come mai prima si era visto». Il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, archivia con soddisfazione la lunga fase delle schermaglie con Stellantis al termine del tavolo dove il responsabile Europa, Jean-Philippe Imparato, ha dettagliato i programmi dell'azienda per l'Italia nei prossimi anni. «Credo che dopo la presentazione del Piano Italia, Elkann andrà in Parlamento ad illustrarlo» aggiunge mentre non sarebbe in vista, contrariamente alle prime ipotesi, un passaggio del presidente di Stellantis a Palazzo Chigi con la premier Giorgia Meloni.

Il ministro preannuncia «un report periodico sullo stato degli impegni che Stellantis ha assunto oggi davanti al paese e su eventuali sviluppi per implementare». E poco importa, a quanto pare, se l'obiettivo di 1 milione di veicoli al 2030 (o al 2028 come da richiesta iniziale del governo) non è incluso tra gli impegni.

Gli interventi per la filiera

A fine gennaio sarà convocato un tavolo di settore, per approfondire gli strumenti che dovrebbero supportare la componentistica. Urso ha parlato di 1,6 miliardi disponibili per il triennio 2025-2027 di cui 1,1 miliardi già utilizzabili (tra contratti di sviluppo, mini contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione) e 500 milioni da conservare come riserva e impiegare se il tiraggio delle misure lo richiederà. Il quadro appare comunque nettamente più fragile rispetto a quello pre-taglio della manovra da 4,6 miliardi di risorse, definanziate dal Fondo automotive fino al 2030 e, a conti fatti, ripristinati con un emendamento alla Camera per soli 400 milioni.

Gli 1,6 miliardi per la filiera cui fa riferimento il ministero sommano voci molte diverse, alcune delle quali in realtà destinate a una pluralità di settori e non solo all'automotive. Il calcolo include 200 milioni del Fondo automotive per il 2025

(erano 400 ma la manovra approvata dal consiglio dei ministri li ha dimezzati) , cui aggiungere 100 milioni di residui del 2024 dello stesso Fondo. Il Mimit cita inoltre 500 milioni di fondi per i contratti di sviluppo (fondi già esistenti, perché stanziati dal Pnrr, e destinati a 9 filiere strategiche tra cui l'auto). Per il 2026 e il 2027, dopo il taglio del Fondo automotive, erano rimasti in dote 200 milioni annui (400 in totale). L'emendamento presentato alla Camera raddoppia la cifra, portandola a 400 milioni annui quindi 800 milioni totali. Di qui il conteggio Mimit di 1,6 miliardi nel triennio. Ci sono infine i residui degli eco-bonus, quindi degli incentivi all'acquisto, pari a 337 milioni del 2023 e 100 del 2024 (la stima iniziale di 240 milioni è stata rivista). Per questi fondi non è stata ancora decisa la modalità di impiego. Le risorse del Fondo automotive sono giudicate comunque ancora insufficienti da Anfia (l'associazione dei componentisti), che chiede anche misure più incisive di quelle su cui punta il Mimit: cioè un credito d'imposta mirato per la ricerca, tagli alla bolletta elettrica e incentivi ai veicoli commerciali piuttosto che contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione che poco si addicono alle aziende del settore.

La linea in Europa

Urso intanto incassa, con il ritorno di Stellantis nell'associazione europea Acea, una sponda importante alle posizioni che il governo sta tenendo nel consesso Ue per modificare le regole sulla conversione dei motori endotermici. Della linea italiana in Europa ha parlato ieri anche la premier, nelle comunicazioni alla Camera in vista del Consiglio europeo. «Un modello di decarbonizzazione basato unicamente sull'elettrico, se fosse confermato, rischierebbe di portare al collasso l'intera industria automobilistica» ha detto Meloni, ribadendo la richiesta italiana, contenuta nel non-paper elaborato insieme alla Repubblica Ceca, di «riaprire il capitolo della neutralità tecnologica» (l'idea è fare spazio anche ai biocarburanti, ndr) e di sospendere le multe per le aziende costruttrici che potrebbero scattare nel 2025 al mancato raggiungimento dei target intermedi di riduzione della CO2, «perché stanno già portando alla chiusura di molti stabilimenti». Non è mancata una polemica con M5S, con accuse reciproche di non aver utilizzato il golden power per fermare la fusione, a forte trazione francese, di Fca con Peugeot da cui è nata Stellantis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA