



Urso: «Serve un fondo Ue per i costi dell'auto elettrica»

La crisi dell'automotive

Costruttori europei pronti a cambiare i tempi della transizione, no di Stellantis

Livelli di emissione da centrare nel 2025 e anticipazione della revisione del regolamento che mette al bando i motori endotermici nel 2035. Sono i temi su cui governi e costruttori europei stanno discutendo. Le case europee sono d'accordo, Stellantis no. Intanto il ministro Urso propone di creare un fondo Ue per sostenere i costi del green deal.

Fotina e Romano — a pag. 11

Urso propone a Bruxelles un Fondo competitività per i costi del Green deal

La posizione italiana

«Stop di benzina e diesel nel 2035 solo con sostegni e neutralità tecnologica»

Carmine Fotina

«Serve un Fondo per la competitività dei settori alle prese con le grandi transizioni». Il governo italiano estende il raggio d'azione della proposta di politica industriale da discutere in Europa: non solo auto, ma anche siderurgia, chimica e gli altri settori coinvolti nelle trasformazioni energetiche e digitali. A Bruxelles il ministro delle Imprese e del made in Italy (Mimit), Adolfo Urso, ha anticipato in un incontro con gli europarlamentari italiani la proposta che tratteggerà oggi al Consiglio competitività e che proverà a veicolare nell'agenda della nuova Commissione.

Per l'auto, in particolare, il governo italiano appoggia l'idea di un "European automotive act" contenuta nel Rap-

porto Draghi ma alla base di tutto chiede di anticipare al 2025 la clausola di revisione del Regolamento per poter ridiscutere lo stop ai motori endotermici che dovrebbe scattare nel 2035. A Bruxelles, anche nel corso della Conferenza sull'automotive organizzata dalla presidenza di turno ungherese, Urso ha sintetizzato così la posizione: sì al mantenimento del 2035 ma solo a tre condizioni, cioè varo di un Fondo di sostegno per la filiera e per i consumatori che acquistano vetture elettriche (solo europee), neutralità tecnologica, «per dare piena dignità a biofuels, e-fuels e idrogeno», e strategia per l'autonomia nella produzione di batterie con materie prime critiche estratte e lavorate su territorio europeo. Nel contempo, il governo richiederà di modificare le modalità di calcolo delle emissioni delle vetture, sempre nel 2025.

L'Italia propone in modo più ampio «quattro pilastri» su cui rafforzare la politica industriale europea. «Dobbiamo innanzitutto partire dagli effetti delle transizioni in atto: energetica, digitale e geopolitica - dice Urso - che sono strettamente correlate, come dimostra la decisione

Usa di vietare la vendita di vetture a guida intelligente realizzate in Cina». Con gli europarlamentari e nei bilaterali avuti negli ultimi giorni (ieri con il ministro tedesco dell'Economia, Robert Habeck), il titolare del Mimit ha lanciato l'idea di un «corposo Competitiveness Fund» a sostegno di tutti i settori esposti alle transizioni. In quest'ottica l'Italia chiederà una semplificazione degli Ipcei, i grandi progetti di interesse comune nella ricerca, e il varo di un nuovo strumento di politica industriale ritagliato sulle esigenze delle Pmi. Un ulteriore tema è il miglioramento dell'ambiente imprenditoriale, con una riduzione degli adempimenti normativi che vada anche oltre il 25% di taglio degli oneri di solo reporting proposto dalla Commissione; l'attuazione dei principi del Pacchetto europeo Pmi del 2023 rimasti lettera morta e la promozione del principio "made in Europe" per preferire prodotti Ue negli appalti e nei bandi per gli incentivi. Il quarto punto riguarda la definizione di interventi specifici per singoli settori da affiancare alle politiche orizzontali come quelle per la ricerca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA