

Il ministro: bene la lettera di Scholz all'Ue. Il 5 febbraio sciopero a Bruxelles dei sindacati

Urso: «Anche la Germania con noi contro il Green deal Distrugge l'auto europea»

LA GIORNATA

GIOVANNITURI

«Avevamo previsto che la nostra visione si sarebbe imposta con la forza della ragione. E così è stato. Ora anche la Germania chiede l'immediata revisione del Green Deal per evitare il collasso dell'industria dell'auto europea». C'è una punta di soddisfazione nelle parole del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Che su X rimarca come l'Italia sia in prima fila sulla revisione ai limiti delle emissioni di Co2 per le case automobilistiche e sullo stop alla vendita di auto con motore endotermico dal 2035, in modo da sventare «una Caporetto europea» per il settore. «Avevamo detto a Bruxelles già a settembre che occorre intervenire subito per evitare che anche gli operai manifestassero come avevano fatto gli agricoltori europei. E così sarà. Le forze della responsabilità si muovono insieme perché è l'ora di cambiare».

Da qui, un appello all'ascolto alla Commissione Ue per «restituire competitività alle imprese e tutelare il lavoro degli

europei». Anche il cancelliere tedesco Olaf Scholz ha deciso di dare uno scossone, inviando una lettera di 5 pagine alla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen. Richieste precise: iniziative europee sulla politica economica per maggior competitività e innovazione delle imprese; meno burocrazia con uno slittamento di due anni delle norme sull'obbligo di comunicare la sostenibilità delle aziende e «ulteriori incentivi per gli acquisti di auto elettriche costruite in Germania»; ritiro dei dazi sui veicoli cinesi per sventare una guerra commerciale e raggiungere «un compromesso»; infine, la pretesa di «pragmatismo e flessibilità» anche per la transizione green dell'industria dell'acciaio.

Da Palazzo Berlaymont alla piazza, Bruxelles resta al centro della scena. Il 5 febbraio ci sarà una mobilitazione dei metalmeccanici delle sigle sindacali che aderiscono a IndustriAll Europe per chiedere una riapertura delle partite sulle emissioni, le multe, gli obiettivi della decarbonizzazione e le risorse per il settore. Tra i sindacati italiani Fim-Cgil, Uilm e Fim-Cisl. Proprio quest'ultima ha lanciato ieri l'iniziativa da

Torino, alla presentazione dei dati sulla produzione negli stabilimenti italiani di Stellantis. La casa automobilistica chiude il 2024 con 475.090 auto e veicoli commerciali prodotti, in flessione del 36,8% rispetto al 2023. Sono state 283.090 le auto uscite dai poli produttivi, -45% in confronto al 2023. «Un dato così basso non si vedeva dal 1956», sottolinea il sindacato. Più contenuta la battuta d'arresto dei veicoli commerciali con un meno 16,6% anno su anno. Dopo la risalita dal 2021 al 2023, per la prima volta il calo investe tutti i poli produttivi del gruppo. Soprattutto nella seconda parte dell'anno, con l'andamento che ha visto «un aggravio in termini di volumi e un aumento dell'uso di ammortizzatori sociali e di chiusura anticipate di fine anno, coinvolgendo quasi 20 mila lavoratori».

Dalle elaborazioni della Fim-Cisl, Mirafiori frena del 69,8%, il plant di Modena del 79,1%, Cassino del 45%, Melfi del 63,5% («do stabilimento che perde la maggiore quantità di auto»). Più tamponate Atesa (-16,6%) con 192 mila veicoli prodotti e Pomigliano (-21%) grazie alla domanda della Pandina marchiata Fiat. Anche il leader della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, sottolinea l'esigenza di

un cambio di passo europeo. A partire dalle multe ai costruttori che sfiorano i livelli di anidride carbonica sulle produzioni. «È folle perché il rischio è di ridurre le produzioni per evitare le sanzioni». Le previsioni parlano di «17 miliardi di euro in multe alle case automobilistiche europee - dice Uliano -. E bisogna disporre un fondo straordinario per sostenere la transizione all'elettrico». Ma il governo «deve presentare le sue misure. Il sistema di incentivazione per la vendita di auto elettriche non può essere delegato solo a livello europeo», ammonisce il sindacalista. L'obiettivo di un milione di vetture prodotte in Italia resta saldo. Come spiega Uliano, «Stellantis lo subordina all'andamento del mercato, pur ribadendo per il 2025 2 miliardi di investimenti e 6 miliardi di acquisti ai fornitori italiani, e con un comportamento e un'attenzione più responsabile». In che senso? «Nell'ultimo periodo dell'ex ad Carlos Tavares si erano create situazioni pesanti, come la crisi di Trasnova. Mancano risposte importanti sulla gigafactory di Termoli e il rilancio di Maserati, ma ora c'è un piano di investimenti, a partire dalla piattaforma Small di Cassino, che reputiamo positiva».

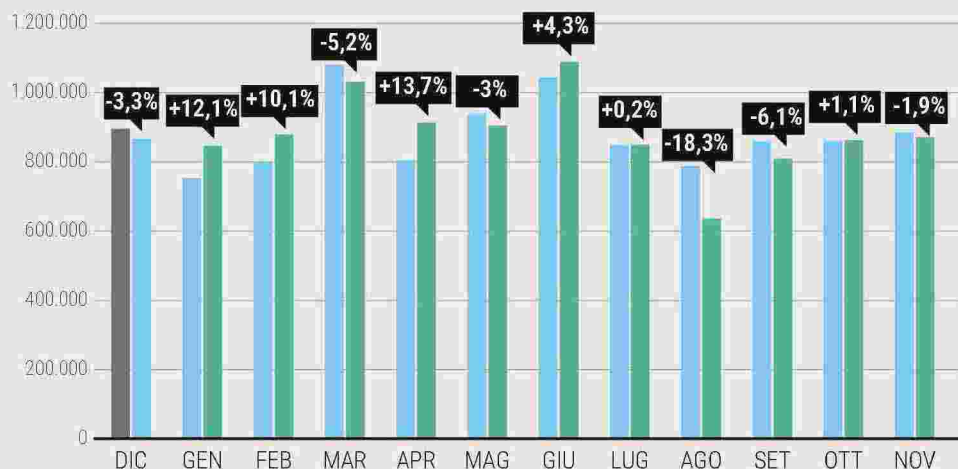
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il rapporto Fim Cisl:
nel 2024 la produzione
di Stellantis sotto
i 500 mila veicoli**

LE IMMATRICOLAZIONI D'AUTO IN UE

Le vendite mese per mese

■ 2022 ■ 2023 ■ 2024



Fonte: Acea

GEA - WITHUB



Il cancelliere Scholz con la presidente Ue Von der Leyen di recente

