



LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

L'Ue avvia il tavolo sull'auto elettrica si tratta su aiuti, multe e scadenze

Si parte il 30 gennaio produttori e sindacati contro lo stop nel 2035. L'Italia chiede un nuovo calendario

di **Diego Longhin**

TORINO – Il confronto, che con molta probabilità in alcuni momenti si trasformerà in uno scontro con effetti politici, si aprirà il 30 gennaio a Bruxelles. Transizione verso l'elettrico, multe sulle emissioni di CO2, neutralità tecnologica, investimenti sulle colonnine di ricarica e creazioni di fondi ad hoc per sostenere le imprese e l'acquisto di macchine a emissioni zero in Europa. Sono solo alcuni dei temi che finiranno sul tavolo del dialogo strategico sull'industria dell'auto nella Ue.

Il mercato nel Vecchio Continente è fermo. Lo dimostrano i dati: nel 2024 la crescita è stata di poco inferiore all'1% e, se si prende a riferimento il 2019, anno prima della pandemia, la flessione negativa è del 18%. La torta si è ristretta e le vendite nel 2025 non saliranno più di tanto, mentre la data del 2035, quando in Europa si dovranno vendere auto nuove a zero emissioni, fa paura a costruttori, imprese dell'indotto, sindacati e principali Paesi produttori. Non è tanto la scadenza, ma il percorso di avvicinamento che per molti va cambiato. Pensiero che ha mosso il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, autore del dossier per anticipare al 2025 la revisione degli step per arrivare al traguardo. Oggi sarà a Strasburgo. Lo scopo è incontrare i vicepresidenti della Commissione Ue Raffaele Fitto ed Henna Virkkunen, oltre ai commissari Oliver Varhelyi e Andrius Kubilius. Un modo per preparare il terreno per la fine del mese.

A gestire il percorso, che non sarà breve, la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen. Sarà messo a punto un calendario di riunioni regolari con i rappresentanti del settore, dai produttori ai

fornitori, partner sociali, commissari e altre parti interessate, compresa la società civile. I punti chiave della discussione? «Innovazione, transizione pulita e decarbonizzazione, competitività e resilienza, relazioni commerciali e parità di condizioni internazionali, nonché semplificazione normativa e ottimizzazione dei processi». Sulla base del dialogo, il commissario ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, elaborerà un piano d'azione per l'automotive. Anche se le primissime misure saranno già contenute nel Clean industrial deal che verrà varato il 26 febbraio. Non è poi un caso che il greco Tzitzikostas sia espressione del Ppe: i popolari europei, pur avendo sostenuto il precedente regolamento, ora appoggiano modifiche e allentamento delle regole. Posizione opposta rispetto a quella della spagnola e socialista Teresa Ribera, vicepresidente con delega alla Transizione. Già si prevedono scintille politiche.

Il comparto, come ha ricordato il leader dell'Acea, il club dei costruttori, e ad di Mercedes-Benz Ola Källenius, vale 13 milioni di addetti e il 7% del Pil in Europa. «Se la domanda non riprenderà e l'Europa non riacquisterà competitività, l'ondata di perdite di posti continuerà per molti anni ancora», dicono i vertici della Clepa, l'associazione che raggruppa l'indotto auto del Vecchio Continente. Il 5 febbraio a Bruxelles scenderanno in strada anche i metalmeccanici europei, mentre il presidente di Assolombarda, Alessandro Spada, rimarca: «L'Europa faccia marcia indietro sulle multe ai costruttori e sullo stop ai motori endotermici nel 2035».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti



▲ Il ministro Adolfo Urso

1 Le multe

Le multe sulle emissioni di CO2 delle auto nuove vendute dai produttori europei saranno uno dei temi centrali discussi durante il confronto strategico. In ballo ci sono oltre 16 milioni di sanzioni sul 2025

2 Gli investimenti

Quanti soldi metterà Bruxelles per sostenere il comparto dell'auto in Europa? Sarà una dei nodi da sciogliere. Il settore impiega 13 milioni di persone tra costruttori, fornitori e servizi connessi. Il 7% del Pil

3 L'obiettivo finale

Tra i temi c'è anche il 2035, anno in cui l'Europa ha deciso che le auto nuove non devono produrre CO2. C'è chi ha messo la scadenza in forse, ma potrebbe rimanere come traguardo, più edulcorato