



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 29 ottobre al 4 novembre 2024

Torino, 8 novembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1+5	Il Sole 24 Ore	29/10/2024	<i>Manovra, via 4,6 miliardi dal fondo auto per finanziare l'industria della Difesa (C.Fotina/G.Trovati)</i>	2
5	Il Sole 24 Ore	29/10/2024	<i>L'altola' del settore: "Il parlamento riduca il taglio o rischio frattura" (F.Greco)</i>	4
40	Corriere della Sera	29/10/2024	<i>Le risorse per l'industria dell'auto ridotte a sorpresa di 4,6 miliardi. Allarme di aziende (M.Sensini)</i>	5
15	La Repubblica	29/10/2024	<i>Addio incentivi auto l'Italia toglie 4,6 miliardi al fondo per il settore (D.Longhin)</i>	6
13	La Stampa	29/10/2024	<i>"Taglio di 4,6 miliardi ai fondi per l'auto" Ma Urso: "Il governo sostiene il settore" (C.Luise)</i>	7
4	MF - Milano Finanza	29/10/2024	<i>Parte l'assalto alla manovra (A.Ciardullo)</i>	9
1+11	Il Messaggero	29/10/2024	<i>Volkswagen chiude 3 fabbriche. E Anfia: fondi per l'auto tagliati (U.Mancini)</i>	10
20	Il Giornale	29/10/2024	<i>Sostegni falcidiati, l'ira della filiera E Meloni convoca le sigle sindacali</i>	12
9	Avvenire	29/10/2024	<i>Scure sul Fondo auto: meno 4,6 miliardi. E Tajani contro il Tesoro evoca "la Stasi" (E.Fatigante)</i>	13
4	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	29/10/2024	<i>Manovra, il governo taglia 4,6 miliardi alla nera automotive (C.B.)</i>	15
1+15	Il Fatto Quotidiano	29/10/2024	<i>L'auto e' in panne: tagliano 5 miliardi di incentivi e green (N.Borzi/C.Di Foggia)</i>	16
3	Il Foglio	29/10/2024	<i>La crisi europea dell'automotive</i>	18
1+6	Il Manifesto	29/10/2024	<i>In Italia il governo taglia 4,6 miliardi (M.Franchi)</i>	19
1+2/3	Il Mattino	29/10/2024	<i>Volkswagen vuole chiudere tre impianti. Scudieri: Bruxelles uccide l'automotive (G.Molinari)</i>	20
2/3	Il Mattino	29/10/2024	<i>Int. a P.Scudieri: "Omicidio di Bruxelles ai danni dell'industria europea dell'automotive" (N.Sant.)</i>	23
1+3	La Repubblica - Ed. Torino	29/10/2024	<i>Governo schierato in forze le imprese applaudono .Ma sulla filiera cala la scure (M.Sciullo)</i>	25
	Corriere.it	29/10/2024	<i>Manovra, tagli all'auto verde per 4,6 miliardi, piu' fondi alla Difesa: cosa dicono i numeri «nascos</i>	27
	Ilgiornale.it	29/10/2024	<i>"Confermare gli obiettivi al 2035 o ridiscuterli". Il ministro Urso lancia la sfida all'Europa sull'</i>	28
	Ilmessaggero.it	29/10/2024	<i>Scure sul Fondo Auto, la manovra taglia 4,6 miliardi. Associazioni di settore in rivolta</i>	30
	Ilsole24ore.com	29/10/2024	<i>Automotive in stallo tra tagli al Fondo e volumi in calo, attesa per Mirafiori</i>	32
	Industriaitaliana.it	29/10/2024	<i>Allarme Anfia: il Governo taglia 4,6 miliardi di euro al Fondo Automotive</i>	36
	It.motor1.com	29/10/2024	<i>Il Governo taglia gli incentivi auto 2025? Cosa sta succedendo</i>	38
	Quattroruote.it	29/10/2024	<i>Quattroruote Next Altavilla (BYD): "2035? Bisogna vedere chi ci arriva vivo. E noi diventeremo europ</i>	40
	Rainews.it	29/10/2024	<i>Stellantis, torna a riunirsi il Consiglio regionale dopo il rinvio di una settimana</i>	44
	Sicuraauto.it	29/10/2024	<i>Addio incentivi auto? Governo taglia risorse del Fondo Automotive</i>	46
	Agi.it	30/10/2024	<i>La transizione non carbura e il mercato europeo dell'auto va in crash</i>	51
	Ansa.it	30/10/2024	<i>Filiera automotive, 12% delle aziende pensa di lasciare settore</i>	54
	Ansa.it	30/10/2024	<i>Mimit, tavolo Stellantis convocato per giovedì 14 novembre</i>	58
	Askaneews.it	30/10/2024	<i>Stellantis, in audizione alla Camera i sindacati lanciano l'allarme. Mimit convoca tavolo</i>	62
	Lapresse.it	30/10/2024	<i>Auto, il ministero convoca il Tavolo su Stellantis per il 14 novembre</i>	65

Manovra, via 4,6 miliardi dal fondo auto per finanziare l'industria della Difesa

Legge di Bilancio

Sul taglio ai finanziamenti pesa il calo della produzione di Stellantis in Italia

L'allarme dell'Anfia: «Così si mette a rischio la filiera di una eccellenza italiana»

Un fulmine a ciel sereno. Così l'Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dell'auto, descrive il taglio di 4,6 miliardi al fondo automotive, previsto dalla legge di Bilancio 2025. «Anfia, gli imprenditori e le imprese sono sconcertati dalla decisione del Governo», spiega l'associazione. Alla luce soprattutto del fatto che si annullano mesi di intenso lavoro del "Tavolo Sviluppo Automotive". Le risorse saranno dirottate sui progetti di sviluppo dell'industria della Difesa.

Fotina, Greco, Trovati — a pag. 5

Auto, tagliati 4,6 miliardi La manovra punta sulla Difesa

Legge di bilancio. Definanziato il Fondo Mimit. Sullo sfondo lo scontro con Stellantis: Urso annuncia che le risorse residue andranno alla filiera. Oltre 11,3 miliardi fino al 2039 all'aeronautica e alla marina

**Carmine Fotina
Gianni Trovati**

Il governo taglia i fondi all'automotive e li sposta sull'industria della difesa. La sorprendente virata è contenuta nelle tabelle della manovra e presenta cifre macroscopiche. Nel mezzo di una delle crisi più gravi della storia dell'industria automobilistica italiana, il disegno di legge di bilancio definanzia per 4,55 miliardi il Fondo automotive gestito dal ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit) per interventi fino al 2030. Restano a disposizione a questo punto 1,2 miliardi: una sforbiciata dell'80 per cento.

Nel contempo, con quello che a una prima lettura appare un orientamento molto netto di politica industriale, dettato probabilmente anche dagli scenari geopolitici in corso, il governo punta sull'industria della difesa (sviluppo nel settore aeronautico, tecnologia per la difesa area nazionale, unità navali Fremm, contributi a settore

marittimo-difesa nazionale) per un totale di oltre 11,3 miliardi spalmati però su un arco temporale molto più lungo, fino al 2039.

L'effetto è spiazzante. Mentre è in stallo il dialogo con Stellantis per la salvaguardia della produzione e dell'occupazione in Italia, nella fase storica di crollo dei volumi e di crisi della componentistica, in piena transizione verso un'industria ad alimentazioni green, il governo Meloni sceglie di ridurre drasticamente i finanziamenti all'auto. Il Fondo, fin qui già utilizzato per circa 3 miliardi degli 8,7 miliardi che erano stati originariamente stanziati dal governo Draghi, serve a finanziare sia gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni sia agevolazioni alla filiera produttiva, quindi all'offerta. La dichiarazione del titolare del Mimit, Adolfo Urso, senza mai citare Stellantis, lascia intendere però che il taglio si concentrerà proprio sugli incentivi alla domanda, che anche di recente il Ceo del gruppo automobilistico, Carlos Tavares, ha considerato imprescindibili per muovere il mercato dell'elettrico.

«Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione - dice Urso -. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». È anche vero, però, che la stessa associazione dei componentisti, rappresentata dall'Anfia, è in allarme e teme un impatto anche sul supporto pubblico alla filiera. Di qui anche l'onda delle polemiche politiche che si è immediatamente alzata. Antonio Misiani e Annalisa Corrado, membri della segreteria nazionale Pd, parlano di «totale delegittimazione del ministro Urso, che farebbe meglio a valutare se ha ancora senso la sua permanenza al Mimit».

Tornando agli interventi inseriti nelle tabelle della manovra, su base triennale (2025-2027) il taglio al Fondo automotive vale poco meno di 2,2 miliardi. Altri 2,4 miliardi sono defianziati per gli anni 2026-2030. Il Mimit perde risorse, però, anche su altre voci rilevanti nella sua attività, come

i contratti di sviluppo nel settore industriale, per 95 milioni nel triennio.

I rifinanziamenti alle varie voci dell'industria della difesa gestite dal Mimit, invece, ammontano nel triennio a poco meno di 3 miliardi, e la quota largamente maggioritaria, per circa 8 miliardi, è distribuita negli anni successivi fino al 2039.

La partita auto-difesa è solo uno degli effetti delle tabelle di definanziamento e rifinanziamenti della sezione II della legge di bilancio, quel lungo elenco di cifre con le revisioni dei fondi ministeriali che accompagna la manovra circondato di solito dal disinteresse generale.

Il silenzio abituale intorno al tema si spiega con il fatto che la lettura di questa teoria di numeri non è semplice. Ma non è giustificato dai valori in gioco. Nella nuova legge di bilancio, per esempio, il dare-avere fra definanziamenti e rifinanziamenti offre nel complesso ai saldi di finanza pubblica coperture sul 2025 per 3,99 miliardi, decisivi per contenere l'extradeficit utilizzato per le misure ai 9 miliardi (8,89 per la precisione) disponibili per fare la manovra senza sforare l'obiettivo di correzione del deficit chiesto dalle regole Ue. Altri 3,22 miliardi di coperture sono sul 2026, mentre l'anno successivo l'effetto si riduce (per ora) a 1,1 miliardi.

Quest'anno, poi, le tabelle acquistano un significato aggiuntivo, perché contengono lo sforzo di rendere strutturali le dinamiche di finanza pubblica sottraendole alle oscillazioni annuali non più compatibili con il Piano a medio termine. Nella sezione II si incontra il rifinanziamento a regime delle missioni internazionali (1,27 miliardi nel 2025, 1,57 dal 2026), che non andranno più rincorse di manovra in manovra, o il prosciugamento del fondo delega fiscale (14,1 miliardi in cinque anni per stabilizzare l'Irpef a tre aliquote avviata quest'anno).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

100 miliardi

NUMERI DELL'AUTOMOTIVE

L'automotive è uno dei principali settori manifatturieri in Italia, con oltre 270.000 addetti diretti e un fatturato di oltre 100 miliardi di euro

IMAGOECONOMICA



Ministro delle Imprese. Adolfo Urso



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'altolà del settore: «Il parlamento riduca il taglio o rischio frattura»

La reazione

È una doccia fredda per il comparto. **L'Anfia:** «Fulmine a ciel sereno»

Filomena Greco

Il segno meno alla voce Fondo Automotive messo nero su bianco nella Manovra arriva come una doccia fredda in un comparto, quello dell'automotive, in crisi profonda tanto in Italia quanto in Europa. A dare l'allarme ieri è stata **L'Anfia**, l'Associazione delle imprese della filiera, seguita a stretto giro dai sindacati metalmeccanici. E c'è da scommettere che le parole del ministro Urso, arrivate in serata, non bastino a rassicurare i player di un settore in trincea.

L'automotive è uno dei principali settori manifatturieri in Italia, sottolinea **Anfia** nella sua nota, con oltre 270mila addetti diretti e un fatturato di oltre 100 miliardi di euro. «È l'unico settore a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale, in pochi anni» scrive l'associazione che domani, 30 ottobre, in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino, presenterà i dati dell'Osservatorio nazionale sulla componentistica auto. Il punto è che in Italia soffre il mercato dell'auto - a settembre le immatricolazioni sono calate del 10,7% e il bilancio dei primi nove mesi ha visto assottigliare l'incremento rispetto al 2023, +2,1% - e soffre ancora di più l'industria. La produzione

di Stellantis in Italia, secondo il report della Fim Cisl, ha perso rispetto all'anno scorso il 30% dei volumi tra auto e commerciali, il 40% se si guarda soltanto alle autovetture. I dati Istat aggiornati ad agosto segnano una produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme in calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023, -18,2% nei primi otto mesi dell'anno. «Il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è un inaccettabile fulmine a ciel sereno - scrive l'Associazione guidata da Roberto Vavassori - che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive, che hanno portato **Anfia**, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera». Per i sindacati metalmeccanici, Fim, Fiom e Uilm, «in un momento in cui l'intero comparto automotive si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi, risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro». L'auspicio, a questo punto, come scrive **L'Anfia** è «di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le risorse per l'industria dell'auto ridotte a sorpresa di 4,6 miliardi Allarme di aziende e sindacati

Il governo convoca le parti sociali. Alla Difesa 15 miliardi in più

Legge di Bilancio

di **Mario Sensini**

ROMA Le sorprese di solito sono proprio lì, nella parte «nascosta» della Legge di Bilancio, la Sezione II con la revisione dei finanziamenti delle vecchie leggi di spesa, che insieme all'articolato con le nuove misure, rivela la vera dimensione e natura della manovra. Si scopre così che l'impatto reale sul deficit della Legge di Bilancio, l'effetto espansivo, nel 2025 è di 10,4 miliardi di euro, ben lontano dai 30 con cui la misura il go-

verno. E che anche quest'anno le tabelle fanno una vittima eccellente, stavolta l'industria dell'automobile.

Tra i 9,4 miliardi di vecchi programmi di spesa che vengono defianziati c'è infatti il Fondo Automotive, destinato ad agevolare anche con gli incentivi la transizione verso le auto elettriche. C'era un miliardo l'anno fino al 2030, che viene pesantemente decurtato: nel '25 restano 450 milioni, poi 200 l'anno. Lo Stato risparmia 3,7 miliardi nei prossimi cinque anni, 4,5 fino al 2030, e l'industria protesta.

«Gli imprenditori e le imprese del settore sono sconcertati. L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270.000

addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni», sottolinea una nota dell'Anfia. I sindacati metalmeccanici Fim, Fiom e Uilm si dicono profondamente preoccupati e fortemente contrari, ed hanno chiesto un incontro con il governo. Palazzo Chigi proprio ieri ha convocato i sindacati per discutere della manovra di bilancio il prossimo 4 novembre, e le imprese il 13.

A fronte degli 8,2 miliardi di defianziamenti, le tabelle prevedono rifinanziamenti di vecchie spese per 4,4 miliardi. Per gli investimenti della difesa ci saranno 2,5 miliardi in più all'anno dal 2025, 15 in più

fino al 2030. Vengono rifinanziate le missioni di pace con 1,2 miliardi l'anno e arrivano anche 800 milioni in più per non autosufficienti e disabili. Dalla revisione dei fondi scaturiscono dunque 3,9 miliardi di risparmi per quadrare i conti della manovra.

I 144 articoli del ddl, nel 2025, comportano 8,2 miliardi di minori entrate e 6,1 di maggiori spese in termini di indebitamento netto, per un totale di 14,3 miliardi. A questi vanno sottratti i 3,9 miliardi di risparmi sugli investimenti, che cifrano l'impatto effettivo della manovra sul deficit pubblico del 2025 di 10,4 miliardi, di 15,4 nel '26 e di 26 miliardi nel 2027.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10,4

miliardi
L'impatto reale sul deficit della Legge di Bilancio, l'insieme delle misure che dovrebbero portare all'effetto espansivo, nel 2025 secondo i documenti ufficiali

Al Mef

Giancarlo Giorgetti è ministro dell'Economia e delle Finanze nel governo guidato da Giorgia Meloni



L'accusa dell'Anfia

Addio incentivi auto l'Italia toglie 4,6 miliardi al fondo per il settore

di Diego Longhin

TORINO – Il governo prosciuga, a sorpresa, il fondo automotive. Un taglio superiore all'80%, pari a 4,6 miliardi, rispetto a quello che è rimasto dei soldi, 8,7 miliardi, destinati al settore dal governo Draghi. Una sforbiciata che decreta la fine degli incentivi per l'acquisto di veicoli. Non ci saranno nel 2025 e nemmeno negli anni a venire. I pochi soldi che rimangono, 1,2 miliardi fino al 2030 rispetto ai 5,8 miliardi ancora disponibili, in media 200 milioni l'anno, saranno messi per sostenere la filiera dell'auto.

Parola del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che dopo un anno e mezzo di tavoli con l'Anfia, l'associazione che raggruppa le imprese dell'indotto, e i sindacati metalmeccanici, deve ora contenere l'ira delle imprese del comparto alle prese con una delle crisi più violente degli ultimi decenni. «Il taglio previsto alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e

annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive, che hanno portato Anfia, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera», dice l'Anfia guidata da Roberto Vavassori. Le diplomazie si sono messe al lavoro e l'associazione auspica «di vedere fortemente ridotto il taglio che segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo». E Motus-E, sigla delle imprese che si occupano della transizione, aggiunge che così «si mettono a rischio posti di lavoro e prospettive dell'Italia».

Sconcertati anche i sindacati metalmeccanici che domani saranno ricevuti in Parlamento dalle commissioni Attività Produttive: «Si ignora - spiegano i segretari Ferdinando Uliano (Fim), Michele De Palma (Fiom) e Rocco Palombella (Uilm) - un intero settore e le richieste di oltre 20 mila lavoratori che il 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero e alla manifestazione di Roma. Il governo ha scelto di andare nella direzione opposta». E De Palma Fiom aggiunge: «Nel giorno in cui si annunciano chiusure di siti Volkswagen, che avranno effetti anche sulla nostra filiera, il governo cancella con

un tratto di penna per fare cassa i soldi per l'auto, creando un danno strutturale all'industria del Paese».

Il taglio del fondo istituito dal governo Draghi, voluto dal ministro Giancarlo Giorgetti che occupava gli uffici dello Sviluppo Economico, lo stesso che oggi ha deciso di prosciugarlo, ha effetti politici. Il Pd chiede le dimissioni di Urso. «Una scelta assurda, uno schiaffo in faccia all'industria e ai lavoratori del settore e una totale delegittimazione del ministro Urso, che farebbe meglio a valutare se ha ancora senso la sua permanenza al Mimit», dicono Antonio Misiani e Annalisa Corrado della segreteria Pd. A fine giornata Urso interviene dicendo che tutti i soldi rimasti (pochi) andranno all'indotto. «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione - dice il ministro - tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». Un modo per accontentare l'Anfia. Gli italiani che pensavano di poter contare sugli incentivi per cambiare l'auto non avranno nulla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'Anfia denuncia: "Siamo sconcertati, nella manovra ridotti gli stanziamenti per la riconversione verde del comparto"

"Taglio di 4,6 miliardi ai fondi per l'auto"

Ma Urso: "Il governo sostiene il settore"

LA POLEMICA

CLAUDIA LUISE

L'allarme, per un settore già in forte difficoltà e che segna numeri negativi nelle vendite, arriva dall'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica): «Gli imprenditori e le imprese sono sconcertati dalla decisione del Governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il "fondo automotive" destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera». Un messaggio netto, che segna tutto lo stupore del taglio in manovra dopo invece le rassicurazioni che continuano ad arrivare dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Ma anche dalla premier Giorgia Meloni. Entrambi - il ministro in collegamento video, la premier con una lettera - sono intervenuti ieri all'assemblea dell'Unione Industriali Torino, la prima sotto la guida di Marco Gay.

L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta più di 270.000 ad-

dati diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. «Le aziende italiane - ricorda l'Anfia - oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale, che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana». Quindi, «il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio 2025 alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e che annulla questi mesi di intenso lavoro del "Tavolo Sviluppo Automotive"».

L'auspicio, per gli imprenditori, è quello «di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima

collaborazione tra la filiera ed il Governo».

Parole a cui ribatte, appunto, Urso, per tranquillizzare gli animi: «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». E che si legano alle promesse di "attenzione" al mondo imprenditoriale arrivate a Torino con il messaggio del presidente del Consiglio. L'ultimo premier a intervenire all'assemblea degli industriali sabaudi era stato Matteo Renzi e il messaggio di ieri di Meloni è stato accolto con favore. «Abbiamo messo in campo una strategia molto chiara per dimostrare essenzialmente una cosa: è finito il tempo nel quale l'Italia si accontentava di rincorrere gli altri e di essere condannata ad essere il fanalino di coda. L'Italia ha le carte in regola per aggiungere nuovi primati a quelli che ha già» scrive. E sottolinea che «abbiamo lavorato con

un obiettivo molto semplice: creare un ambiente il più favorevole possibile a chi produce ricchezza e occupazione e fare in modo che le imprese e i lavoratori si trovassero nelle condizioni di fare al meglio il proprio mestiere».

Sindacati e imprenditori ne parleranno rispettivamente il 4 e il 13 novembre, quando il governo li ha convocati per un confronto sul testo della legge di bilancio. Ma intanto i toni si accendono: i segretari nazionali di Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo di tagliare al fondo automotive l'80% delle risorse previste» e chiedono non solo di ripristinarle, ma anche di aumentarle perché altrimenti «si ignora un intero settore».

E anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, conferma i timori: «La notizia della probabile chiusura di tre stabilimenti della Volkswagen ci sta dicendo quanto forse abbiamo sbagliato nelle scelte ideologiche nella partita dell'automotive. Dobbiamo rimettere al centro la neutralità tecnologica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADOLFO URSO

MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY



Siamo impegnati a garantire che l'automotive abbia gli strumenti per affrontare la sfida della transizione

ANFIA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
FILIERA INDUSTRIA AUTO



Le aziende oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale



Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, intervenuto ieri in videoconferenza all'assemblea dell'Unione industriali di Torino

MAURIZIO BOSIO/REPORTERS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

ALLA CAMERA INIZIA L'ITER DELLA LEGGE DI BILANCIO: PIOGGIA DI EMENDAMENTI IN ARRIVO

Parte l'assalto alla manovra

Dalle mosse della Lega contro l'aumento del canone Rai allo stop di Fi alla sugar e web tax: braccio di ferro sulle misure

DI ANGELO CIARDULLO

Sarà *Assalto alla diligenza* o più *Salvate il soldato Ryan*? Il testo della manovra è arrivato alla Camera, ma il film è ancora tutto da scrivere. A cominciare da stamattina, quando la commissione Bilancio procederà con una prima potatura, stralciando eventuali misure incongruenti con la materia. Parallelamente, nell'omologa commissione del Senato, prenderà il via l'esame del dl fiscale collegato alla legge di bilancio. Altra *Alamo* da assaltare a suon di emendamenti, a partire da quello, in arrivo dal forzista Claudio Lotito, che punta a far rientrare dalla finestra il *fair share* per le tlc uscito dalla porta del ddi Concorrenza. Domani, la commissione ospiterà l'audizione del viceministro Mef, Mauri-

zio Leo, che attende l'esito del concordato preventivo, in scadenza tra 48 ore.

Proprio sul potenziale tesoretto del concordato si sta scatenando un braccio di ferro nel governo: da un lato FdI e Fi pronte a devolvere le risorse per tagliare l'aliquota Irpef del 35% di 1-2 punti (estendendola ai redditi fino a 60 mila euro) e scongiurare l'entrata in vigore della sugar tax a luglio 2025 (servono almeno 70 milioni). Dall'altro, la Lega che vuole estendere la *flat tax* per le partite Iva fino a 100 mila euro.

Il *cahier de doléances* si allunga, intanto, di ora in ora. All'elenco dei contrari all'estensione della web tax si è aggiunta Federpubblicità, che ha parlato di misura «ingiusta e sbagliata». Un grido di dolore che il governo sembra disposto ad ascoltare, come testimonia l'apertura del sottosegretario con delega all'innovazione tecnologica, Alessio Butti, ad

«una sorta di progressione». Favorevole il vicepremier Antonio Tajani, che ha messo in guardia dal rischio di colpire le pmi: «Bisogna far pagare i giganti del web». Il leader azzurro, che ha puntato il dito contro «qualche burocrate del Mef che cerca di imporre le sue decisioni alla politica», ha poi messo in chiaro che dal blocco del *turnover* vanno escluse le forze dell'ordine.

A proposito di *turnover*, altra doglianza è quella del sindaco di Roma, Roberto Gualtieri, che ha chiesto di esentare dalla stretta la Capitale, alle prese con l'organizzazione del Giubileo. Fronte auto, a protestare è Anfia, «sconcertata» dal taglio «di oltre 4,6 miliardi» del fondo per la riconversione della filiera, anche se il ministro del Made in Italy, Adolfo Urso, rassicura: «Siamo impegnati a garantire che la filiera abbia gli strumenti necessari ad affrontare la sfida della transizio-

ne». Contro gli emissari del Mef nei collegi sindacali delle aziende che ricevono almeno 100 mila euro di fondi pubblici è pronto invece un emendamento dell'ex FdI, Andrea De Bertoldi.

Chi ha già attivato il filo diretto con il Tesoro è Confindustria: «Stiamo premendo per l'Ires al 19% per premiare le aziende che pagano le tasse in questo Paese - ha detto il numero uno di viale dell'Astronomia, Emanuele Orsini - più tardi sentirò Giorgetti». A fronte di appena 120 milioni di risorse per gli emendamenti, tante sono le proposte in cantiere, da depositare entro il 10 novembre: dallo stop alla stangata sul Bitcoin, che la Lega vuole scongiurare (come il ritorno del canone Rai a 90 euro), al silenzio-assenso per destinare parte del Tfr alla previdenza complementare. Intanto Palazzo Chigi incontrerà i sindacati il 4 novembre e le associazioni datoriali il 13. (riproduzione riservata)



L'Aula di Montecitorio



089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Allarme costruttori

Umberto Mancini

Volkswagen chiude 3 fabbriche. E Anfia: fondi per l'auto tagliati

Volkswagen chiude 3 stabilimenti e riduce gli stipendi del 10%. Costruttori contro il taglio di 4,6 miliardi in Manovra per gli anni 2025-'30.

A pag. 11

La Volkswagen chiude tre fabbriche in Germania

Anfia: fondi auto tagliati

► Il gruppo tedesco vuole ridurre posti e buste paga, sindacato in rivolta, Scholz preoccupato
Costruttori italiani contro la sforbiciata da 4,6 miliardi prevista in Manovra per il '25-'30

LA CASA DI WOLFSBURG PUNTA ANCHE A DELOCALIZZARE LE PRODUZIONI STIPENDI VERSO UN CALO DEL 10%

LA CRISI

ROMA Parte dalla Germania la prima scossa di terremoto per il settore europeo dell'auto. Volkswagen, dopo l'allarme vendite, ha annunciato ieri la temuta chiusura di tre stabilimenti e il contestuale taglio del 10% degli stipendi. Una scossa che ha scatenato la durissima reazione dei sindacati tedeschi e fatto scattare l'allarme rosso a Berlino. Una preoccupazione che rischia di allargarsi visto che la crisi dei costruttori europei, Renault esclusa, è generalizzata. Tant'è che l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, a fronte della flessione delle vendite, oltre il 30% nell'ultimo scorcio dell'anno, non ha escluso il ricorso ai licenziamenti.

Di certo lo scenario è cupo con le case automobilistiche strette tra i vincoli green (che hanno fatto lievitare i prezzi delle vetture), la crescente concorrenza cinese e la carenza delle infrastrutture per ricaricare i veicoli elettrici. Un mix letale, quello legato alla transizione verde, che confonde i consumatori e che fa crescere dubbi e interrogativi sul futuro, coinvolgendo anche l'indotto su sentieri impervi. Non pronto, almeno nel Vecchio Continente, ad affrontare rapidamente, insieme alle case automobilistiche, la duplice sfida sul fron-

te tecnologico e dell'adeguamento delle piattaforme industriali.

L'ALLARME

Proprio l'Anfia, l'associazione della filiera italiana dell'auto, ha lanciato un grido d'allarme dopo aver scoperto che in manovra sono stati decurtati circa 4,6 miliardi dal fondo automotive, risorse destinate al sostegno di produttori e indotto con incentivi e sostegni economici.

Il nostro - spiegano dall'Anfia - è il principale settore manifatturiero italiano, conta 270mila addetti diretti, con un fatturato di 100 miliardi ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. Inoltre, si aggiunge, le aziende italiane oltre alle sfide del green deal, stanno anche affrontando una crisi industriale a livello nazionale che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana.

Il taglio previsto dal disegno di legge di Bilancio 2025 è considerato un fulmine a ciel sereno di fronte «al grande lavoro che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e che annulla questi mesi di lavoro del tavolo sviluppo automotive, che hanno portato Anfia, le parti sociali e le Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera».

Nel dettaglio i numeri nella tabella della Manovra sono i seguenti: dotazione 2026: 762 milioni, decurtati 562,1 (rimanenti 200 milioni); dotazione 2026: 1 miliardo, tagliati 812,1 milioni (rimanenti 200 milioni); dotazione 2027: 1,1 miliardi, sottratti 812,1 milioni, (rimanen-

ti 200 milioni); dotazione 2028/2030: 3 miliardi, decurtati 2,4 miliardi, (rimanenti 600 milioni).

Il ministro Adolfo Urso in serata ha assicurato che c'è il massimo impegno del governo a sostenere la filiera produttiva. «Tutte le risorse - ha spiegato - andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». Insomma, spazi si potrebbero aprire.

LA GERMANIA

Volkswagen, secondo Daniela Cavallo, sindacalista e presidente del consiglio di fabbrica della casa tedesca, intende chiudere tre stabilimenti in Germania, tagliando decine di migliaia di posti. In pericolo sarebbe soprattutto la fabbrica di Osnabrueck.

Vw, che impiega circa 120 mila persone in Germania, di cui circa la metà a Wolfsburg, punterebbe anche a delocalizzare le produzioni. A rischio tutti e dieci le fabbriche in territorio tedesco, di cui sei in Bassa Sassonia, tre in Sassonia e uno in Assia. Mai nella gloriosa storia della casa automobilistica erano stati fatti licenziamenti. Tant'è che il cancelliere Olaf Scholz avrebbe chiesto chiarimenti immediati all'azienda, vanto del Paese. Un portavoce dell'esecutivo ha dichiarato che «eventuali decisioni sbagliate del management non devono ricadere sulle spalle dei lavoratori e che si devono mantenere i posti di lavoro». Intanto i sindacati tedeschi annunciano scioperi e mobilitazione. Oggi sarà il turno dei metalmeccanici di IG Metall.

LE REAZIONI

Prende posizione anche il presi-

dente di Confindustria Emanuele Orsini che torna ad attaccare Bruxelles. «La notizia della probabile chiusura di tre stabilimenti Volkswagen e del taglio degli stipendi ci dice quanto abbiamo sbagliato nelle scelte ideologiche nella partita automotive». «Oggi la questione deve essere come emettere me-

no Co2, non si può essere obbligati a usare una sola tecnologia, dobbiamo mettere al centro la neutralità tecnologica».

Anche i sindacati, dalla Cisl alla Uil fino alla Cgil, sono molto preoccupati per il taglio dei fondi in manovra e per una transizione green troppo rapida che rischia di

essere pagata a caro prezzo con la chiusura delle catene di montaggio.

Dopo il terremoto Volkswagen in molti temono che Stellantis segua l'esempio tedesco, allargando il cerchio del sisma.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA ORSINI: PAGHIAMO GLI ERRORI DI SCELTE IDEOLOGICHE
URSO: FILIERA DA TUTELARE**



Operai al lavoro in uno stabilimento della Volkswagen in Germania

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

PRESSING SULLA MANOVRA

Sostegni falciati, l'ira della filiera E Meloni convoca le sigle sindacali

«Anfia, gli imprenditori e le imprese sono sconcertati dalla decisione del governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi, pari all'80% delle risorse previste, il "fondo automotive" destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera. Inoltre, come ben noto a tutte le istituzioni, le aziende italiane oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana», così la nota diffusa dall'Associazione della filiera italiana automotive (in foto, il presidente Roberto Vavassori), alla notizia del maxi-taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio 2025.



«L'auspicio - aggiunge la nota - è

quello di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo».

Sul piede di guerra anche i sindacati Fim, Fiom e Uilm: «Chiediamo che i 5,8 miliardi del fondo dell'auto vengano non solo ripristinati, ma anche incrementati, in linea con le necessità attuali e con quanto si dovrà ottenere anche a livello europeo, per sostenere una giusta transizione ecologica e occupazionale. Per questo, ribadiamo l'urgenza di una convocazione ufficiale da parte della presidenza del Consiglio». Invito peraltro raccolto dalla premier Giorgia Meloni che ha convocato a Palazzo Chigi i sindacati per un confronto sulla legge di bilancio in calendario il 4 novembre.

PBon

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Scure sul Fondo auto: meno 4,6 miliardi E Tajani contro il Tesoro evoca «la Stasi»

Da Confindustria traspare delusione. Il presidente Orsini: siamo in contatto col ministro Giorgetti
E l'Anfia accusa «la contraddizione clamorosa del governo» fra l'azione nell'Ue e le mosse in Italia

EUGENIO FATIGANTE

Roma

La manovra 2025 si avvia verso l'esame parlamentare fra rassicurazioni (di compattezza nella maggioranza) e nuove polemiche. Spuntano, inatteso, anche i 4,6 miliardi di euro in meno al Fondo automotive, varato nel 2022 dal governo Draghi per la filiera e a sostegno degli incentivi. Un taglio enorme rispetto ai 5,8 miliardi ancora disponibili fino al 2030, ora restano appena 200 milioni all'anno. Ed è subito rivolta: alzano la voce le imprese che parlano di «inaccettabile fulmine al ciel sereno» e i sindacati che chiedono un incontro alla presidenza del Consiglio. «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione - assicura il ministro Adolfo Urso - Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti, con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del "Made in Italy"».

Un nuovo fronte di tensione si apre, quindi, mentre oggi la commissione Bilancio della Camera deciderà il calendario delle audizioni a parti-

re dal 4 novembre. Proprio per quel giorno i sindacati nazionali sono convocati a Palazzo Chigi, presente la premier Giorgia Meloni, mentre il 13 toccherà alle associazioni d'impresa. Gli industriali senza attendere hanno già messo le diplomazie al lavoro e anche fatto trasparire un po' di delusione. «Stiamo interloquendo, ho ricevuto poco fa una telefonata di Giorgetti, continuiamo a sentirci - ha spiegato il leader Emanuele Orsini all'assemblea degli industriali di Torino -. Abbiamo fatto delle proposte - ha aggiunto - che guardano tutte alla crescita e agli investimenti, vogliamo che il Paese sia attrattivo e che i nostri imprenditori continuino a investire. Stiamo premendo per interventi come l'Ires premiale». Tra le richieste di Confindustria ci sono anche il rifinanziamento dei contratti di sviluppo, il "piano casa" («È nella legge di Bilancio, speriamo che rimanga», ha detto Orsini) e la semplificazione dell'accesso ai fondi di Industria 5.0 previsti nel Pnrr.

Anche nella maggioranza tuttavia, al di là della "facciatà", qualche tensione traspare. Soprattutto da parte di

Forza Italia. Il suo leader Antonio Tajani, anche vicepremier, ripete che «la manovra va nella direzione di sostenere l'economia reale e i ceti medi, soprattutto per quanto riguarda la conferma del taglio del cuneo fiscale e altre scelte fatte». Ma subito dopo aggiunge pure che «credo sia giusto fare anche qualche modifica». E così, dopo le accuse di «bolscevismo» sull'ipotesi di una tassa per le banche (poi tramutata in una forma più soft), ieri ne sono giunte altre rivolte al Tesoro del ministro Giorgetti. Tajani se l'è presa con «una norma priva di qualsiasi senso, voluta forse da qualche burocrate del Mef, che prevede nelle aziende che ricevono finanziamenti dallo Stato la presenza di revisori dei conti del ministero. Non serve un sistema che rischia di trasformare il Mef nella Stasi», ha chiuso il ministro degli Esteri. Gli occhi di FI (e del centro-destra in genere) sono per questo puntati al concordato preventivo, a quanto potrà fruttare con le adesioni al 31 ottobre e per finanziare altri interventi. I forzisti puntano a continuare a ridurre dal 35 al 33% le aliquote Irpef medie, ad allargare la platea di

questo scaglione fino a 60mila euro e a fare modifiche sulle pensioni minime e sulla "sugar tax" (che senza correttivi partirebbe da metà 2025). Oltre a Tajani, comunque, anche il partito promuove però «una manovra seria, rigorosa, che garantisce la credibilità del nostro Paese a livello internazionale». L'ultimo caso è appunto quello del taglio al Fondo automotive, varato quando - ricorda l'Anfia (l'associazione della filiera automobilistica - proprio Giorgetti era ministro dello Sviluppo economico. «Il taglio alle già scarse risorse stanziare contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore e annulla mesi di intenso lavoro del tavolo Sviluppo automotive», sottolinea l'associazione che auspica «di vedere fortemente ridotto il taglio che segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo». Protestano anche Fim, Fiom e Uilm: «Si ignora - spiegano i segretari generali Ferdinando Uliano, Michele De Palma e Rocco Palombella - un intero settore e le richieste di oltre 20mila lavoratori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MANOVRA

Spunta una novità amara nel testo, con un taglio di quasi l'80%. Proteste di sindacati e imprese, convocati intanto a Palazzo Chigi (il 4 e il 13). Il leader di FI: la legge è ok per economia reale e ceti medi. Ma critica una norma sulle aziende



Il vice-premier, ministro degli Esteri e segretario di Forza Italia Antonio Tajani durante un incontro del suo partito, sabato scorso a Palermo
/Ansa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Manovra, il governo taglia 4,6 miliardi alla filiera automotive

La denuncia di Anfia: sparisce l'80% delle risorse stanziare per riconvertire il settore. Sindacati in allarme

Piove sempre sul bagnato. E ora le Pmi piemontesi dell'auto, alle prese con la peggior crisi di sempre, rischiano di affondare sul serio. Perché il governo ha tagliato 4,6 miliardi al Fondo automotive, destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera.

La denuncia è arrivata ieri dall'Anfia, l'associazione dei componentisti che in Piemonte rappresenta un indotto da 19 miliardi, 2.167 imprese e 120 mila addetti, nel giorno in cui è caduta sulla testa dei fornitori un'altra tegola: la conferma della chiusura di tre stabilimenti Volkswagen. Che vanno a sommarsi alla lunga

crisi di Mirafiori. «Ci auguriamo che nelle prossime settimane, nei vari passaggi della legge di bilancio in parlamento, ci sia la possibilità di re-introdurre almeno una parte di questi fondi — ha detto Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia — Siamo sconcertati. Questo fondo l'ha voluto il ministro Giorgetti qualche anno fa. Quei fondi servivano in parte a sostenere la domanda degli incentivi, ma soprattutto erano fondi che avevamo chiesto e ottenuto per accompagnare la transizione delle aziende nei confronti dell'elettrificazione».

Il taglio è pari all'80% delle risorse, stimano i sindacati. I segretari generali Ferdinando

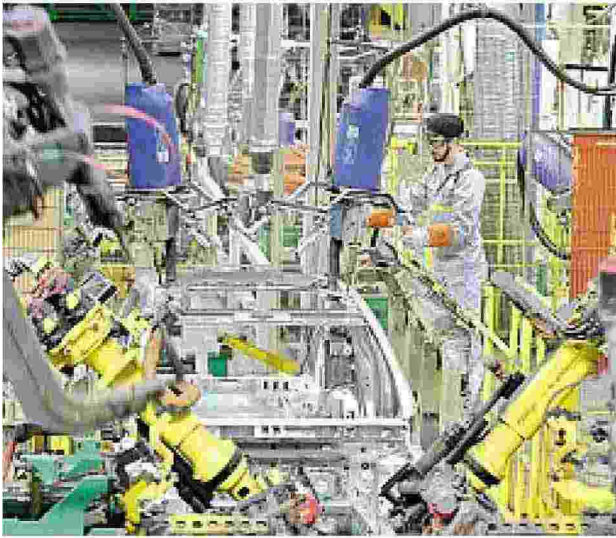
Uliano, Michele De Palma e Rocco Palombella ribadiscono in una nota «l'urgenza di una convocazione ufficiale da parte della Presidenza del Consiglio, con la partecipazione delle segreterie di Fim, Fiom e Uilm, dei vertici di Stellantis e delle aziende della componentistica, affinché si possa discutere insieme delle misure necessarie per salvaguardare l'industria automobilistica italiana e i suoi lavoratori». Dopo la protesta formale delle organizzazioni sindacali, il Governo ha convocato le sigle a Palazzo Chigi lunedì 4 novembre. Anche dai banchi dell'opposizione in Parlamento ieri è montata la protesta: «Il fondo

viene quasi azzerato, dato che si passerà da uno stanziamento iniziale di 5,8 miliardi tra il 2025 e il 2030 a 1,2 miliardi complessivi» hanno affermato Antonio Misiani e Annalisa Corrado, membri della segreteria nazionale Pd, che parlano di «uno schiaffo in faccia all'industria e ai lavoratori del settore automotive».

Parla di «un conto salatissimo per il sistema produttivo e in particolare per l'automotive, sempre più abbandonato da questo Governo» la vicepresidente del Movimento 5 Stelle Chiara Appendino, per cui la scelta senza mezzi termini è un «bagno di sangue».

c. b.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

GIORGETTI SCIPPA URSO

**L'auto è in panne:
tagliano 5 miliardi
di incentivi e green**



BORZI, CARIDI E DI FOGGIA
A PAG. 15

» **Nicola Borzi
e Carlo Di Foggia**

Mesi e mesi di tavoli tra imprese, sindacati e ministero per il settore dell'auto, con corollario di durissimi scontri tra il governo e Stellantis sugli investimenti del gruppo in Italia. Polemiche a non finire sul futuro della filiera, con la componentistica terrorizzata dal rischio di abbandono della Penisola da parte del gruppo sorto dall'ex Fiat. Promesse di Palazzo Chigi e ministero delle Imprese di impegnarsi a trovare nuovi partner internazionali, a partire da quelli cinesi, per rilanciare la produzione in Italia. Pure uno sciopero di categoria del settore, il primo unitario dopo anni, che il 18 ottobre ha portato 20 mila tute blu dell'*automotive* in piazza del Popolo a Roma. Ieri, infine, la doccia fredda: dalle tabelle alleghe alla legge di Bilancio emerge che il governo Meloni, per mano del ministro delle Finanze Giancarlo Giorgetti, ha tagliato l'80% del Fondo *automotive* destinato a misure di riconversione "verde" della filiera. In soldoni, la scure del Mef ha sottratto 4,6 dei 5,8 miliardi previsti per i bonus alle auto ecologiche entro il 2030. Fondi, tra l'altro, che erano stati messi in conto nel 2021 dal governo Draghi proprio per sostenere la riconversione e il rilancio della filiera dell'auto italiana: di quel governo faceva parte lo stesso

ITALIA

LA MANOVRA Giorgetti si impone e "svuota" il fondo istituito da Draghi
Scontro con Urso: "Troveremo le risorse". Sconcerto di sindacati e Anfia

Auto in crisi? Il governo taglia 5 mld a incentivi e transizione

Giorgetti che all'epoca rivestiva la carica di ministro dello Sviluppo economico.

SULLA VICENDA, il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso ha rilasciato un comunicato anodino: "Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'*automotive* abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy". Una nota che lascia trasparire tutto il fastidio del ministero. Fonti ben informate raccontano il malumore di Urso per una scelta imposta dal Tesoro, che stravolge i piani. Nei mesi scorsi Urso aveva minacciato Stellantis di dirottare le risorse dagli incentivi al sostegno alla produzione per attirare nuovi produttori stranieri se l'ex Fca avesse continuato a dare segnali di dismissione, avviando negoziati con la cinese Dongfeng per aprire uno stabilimento in Italia. Problema: i fondi sono stati si tolti agli incentivi, ma anche a tutto il resto e ora il ministero dovrà trovare da zero 4,6 miliardi. E questo a non dire che la manovra ha tolto 1,10 miliardi al ministero di Urso al capitolo 'competitività e sviluppo imprese' (-560 milioni solo per gli incentivi al sistema produttivo, tra cui i fondi garanzia per le pmi; crescita sostenibile, transizione industriale e salvaguardia occupazionale).

La notizia ieri si è diffusa velocemente e ha scatenato la sollevazione di tutta la filiera. L'Associazione delle imprese della filiera auto (Anfia), afferma che "gli imprenditori e le imprese del settore sono sconcertati dalla decisione del governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi il fon-

do. L'*automotive* è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270 mila addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. Oltre alle sfide del *Green Deal*, le aziende stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo a rischio la sopravvivenza".

I sindacati Fim, Fiom e Uilm esprimono profonda preoccupazione e sottolineano che "la mobilitazione" del 18 ottobre, "anziché trovare ascolto e una risposta positiva, è stata seguita da un provvedimento che va nella direzione opposta a quella auspicata, mettendo a rischio il futuro di migliaia di famiglie e la sopravvivenza di una filiera strategica". E chiedono che i 5,8 miliardi del fondo vengano non solo ripristinati, ma anche incrementati e attendono con urgenza "una convocazione ufficiale da parte della Presidenza del Consiglio". "Mentre il governo dice che vuol fare politica industriale invece taglia le risorse? - spiega il segretario della Fiom Cgil Michele De Palma - Questa è una scelta politica del presidente Meloni: è inderogabile che i sindacati vengano convocati rapidamente a un incontro a Palazzo Chigi". Critiche anche da Pd e M5S: "Una scelta assurda, uno schiaffo in faccia all'industria e ai lavoratori, una totale delegittimazione del ministro Urso" per Antonio Misiani della segreteria nazionale Pd. "Un bagno di sangue. Meno male che Meloni e soci non volevano disturbare chi vuole fare", attacca la deputata Chiara Appendino, vicepresidente del M5S.

**PARADOSSO
COSÌ SALTANO
ANCHE
LE RISORSE
PER ATTIRARE
CINESI&C.**



Senza aiuti
Il governo
tagli i fondi
già previsti
per il settore
dell'auto
FOTO ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

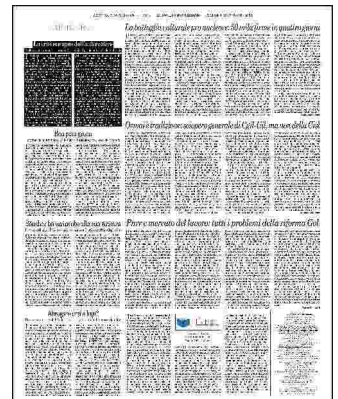
La crisi europea dell'automotive

Volkswagen annuncia chiusure in Germania. Il problema non è solo Stellantis

In Italia la crisi dell'automotive è vista molto come la crisi di Stellantis, che è di fatto l'unico produttore nazionale, con le conseguenti responsabilità addebitate al management (Carlos Tavares) e alla proprietà (John Elkann, che ha ceduto il controllo ai francesi). In realtà la questione è più complessa e più profonda: la crisi è europea. Volkswagen, secondo quanto sostiene il consiglio di fabbrica, ha in programma di chiudere in Germania almeno tre stabilimenti, tagliare decine di migliaia di posti di lavoro e tagliare i salari del 10 per cento. La ristrutturazione segnerebbe la prima chiusura di stabilimenti nazionali negli 87 anni di storia del gruppo e aprirebbe un confronto con i sindacati metalmeccanici come IG Metall e anche la politica, a partire dal governo, dato che Volkswagen ha in Germania circa 300 mila dipendenti. Per ora il gruppo di Wolfsburg non ha confermato l'ipotesi né tantomeno l'ha esclusa, ma il fatto che la più grande casa automobilistica europea pensi seriamente di chiudere le fabbriche in

patria rende l'idea della gravità della crisi. Da tempo il management afferma che serve una profonda ristrutturazione per fronteggiare la concorrenza della Cina, il rallentamento delle vendite e la costosa transizione verso l'elettrico. "Guadagniamo troppo poco dalle nostre auto - ha dichiarato il ceo Thomas Schäfer - allo stesso tempo, i nostri costi per energia, materiali e personale hanno continuato a crescere". Sono parole molto simili a quelle pronunciate da Carlos Tavares in Parlamento. Per l'Italia è una notizia terribile, dato che il 30 per cento della componentistica delle auto tedesche è fatto da imprese italiane. Sempre ieri l'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica, ha denunciato che il governo nella legge di Bilancio ha tagliato 4,6 miliardi al Fondo automotive. Ma più in generale, è l'intera Europa che dovrebbe aprire una riflessione sulla sostenibilità economica delle sue scelte di politica industriale e ambientale. Perché così per l'automotive la transizione rischia di trasformarsi in desertificazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

FONDO AUTOMOTIVE FALCIATO DELL'80% In Italia il governo taglia 4,6 miliardi

■ Lo hanno scoperto Fim, Fiom e Uilm: in legge di Bilancio il governo ha tagliato l'80% del fondo automotive introdotto dal governo Draghi. Ben 4,6 sui

5,8 miliardi rimasti fino al 2030. Che accusano: «Ignorato il nostro sciopero». Urso non smentisce e convoca i sindacati a palazzo Chigi il 4. **FRANCHI A PAGINA 6**

IN LEGGE DI BILANCIO SALTAL'80% DEL FONDO PER IL SETTORE E in Italia il governo taglia 4,6 miliardi

MASSIMO FRANCHI

■ Un taglio di 4,6 miliardi, pari all'80% del totale, al fondo per l'automotive.

Questa volta Carlos Tavares non c'entra. A fare tutto è stato il governo Meloni e i ministri Giorgetti e Urso, quello che continuava a far finta di voler produrre un milione di auto in Italia.

Se ne sono accordi Fim, Fiom e Uilm analizzando le tabelle allegate alla legge di Bilancio. Che mettono nero su bianco come il fondo da 9 miliardi istituito dal governo Draghi per affrontare la transizione verso l'elettrico e finanziare gli incentivi alla rottamazione è stato falciato dal governo Meloni.

A pagina 424 della legge di Bilancio depositata in parlamento infatti che il «Fondo per la transizione verde, la ricerca, gli investimenti del settore automotive e per il riconoscimento di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti» istituito dal decreto legislativo 17 del 2022 (ministro Franco del governo Draghi) con 8,7 miliardi che scade nel 2030 si opera un «definanziamento» di 562.186.388 euro nel 2025 rispetto ai 762.186.388 euro previsti. Ancora peggio per i prossi-

mi anni. Il tutto porta la dotazione del fondo a soli 200 milioni per gli anni 2025-2026-2027 e così via fino al 2030. Il taglio totale è di 4,6 miliardi sui 5,8 miliardi rimasti.

Nel denunciare il taglio, le segreterie nazionali di Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la recente decisione del governo nella Legge di stabilità di tagliare il fondo automotive». Per i segretari generali Ferdinando Uliano, Michele De Palma e Rocco Palombella «si ignora così un intero settore e le richieste di oltre 20mila lavoratori, che lo scorso 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale e alla manifestazione di Roma per chiedere un supporto concreto», proseguono i sindacalisti. «Questa mobilitazione, anziché trovare ascolto e una risposta positiva, è stata seguita da un provvedimento che va nella direzione opposta a quella auspicata, mettendo a rischio il futuro di migliaia di famiglie e la sopravvivenza di una filiera strategica per il paese». Come segreterie nazionali di Fim, Fiom e Uilm, «chiediamo che i 5,8 miliardi del fondo dell'auto vengano non solo ripristinati, ma anche incre-

Denuncia di Fim, Fiom, Uilm: «Grave» Convocazione a palazzo Chigi il 4, il 13 le imprese

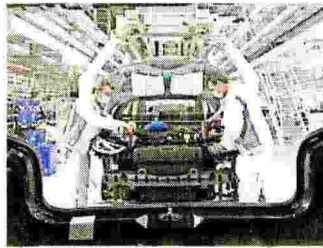
mentati, in linea con le necessità attuali e con quanto si dovrà ottenere anche a livello europeo, per sostenere una giusta transizione ecologica e occupazionale». Per questo, «ribadiamo l'urgenza di una convocazione ufficiale da parte della Presidenza del Consiglio», conclude la nota unitaria.

Per tutta risposta il ministro Urso non contesta il merito della denuncia, limitandosi a un generico «siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione», convocando - finalmente - a Palazzo Chigi i sindacati e le imprese, rispettivamente il 4 e il 13 novembre, per un confronto. Nel frattempo perfino l'Anfia - l'associazione di Confindustria che riunisce le imprese della filiera auto - commenta con «sconcerto» la decurtazione al fondo.

Choc in Germania. Sotto accusa il Green deal europeo Volkswagen vuole chiudere tre impianti Scudieri: Bruxelles uccide l'automotive

Germania sotto choc. Volkswagen annuncia la chiusura di tre stabilimenti e riduce gli stipendi del 10%. Paolo Scudieri, leader dell'automotive, dice a *Il Mattino*: «Bruxelles uccide il settore».

Molinari e Santonastaso
alle pagg. 2 e 3



Germania sotto choc Volkswagen annuncia «Chiudiamo 3 impianti»

►I motivi: il flop dell'elettrico e il Green deal dell'Ue
Timori tra le aziende italiane fornitrici del gruppo auto

IL CASO

Gianni Molinari

«Das Auto» allunga un'ombra sinistra sull'intero settore dell'automotive europeo. E non è una sorpresa. Da mesi i più avvertiti osservatori avevano avvertito che la troppa accelerata pianificazione della transizione ecologica con la cessazione nel 2035 della produzioni di motori alimentati da combustibili fossili avrebbe provocato la deflagrazione nel mondo dell'automotive.

Difficoltà annunciate nelle scorse settimane dagli allarmi sui profitti di Ford e Mercedes, dalle tribolazioni di Stellantis, dai segnali lanciati a settembre scorso della stessa Volkswagen: nessuna delle aziende può affrontare da sola la transizione in tempi così ristretti (dieci anni per la pianificazione di una vera rivoluzione industriale sono nulla rispetto alle cose che si dovrebbero fare).

La sintesi: «Nessuno di noi può più sentirsi al sicuro qui» ha proclamato nelle assemblee dei lavoratori dei dieci stabilimenti di Volkswagen in Germania a cominciare dalla sede centrale di Wolfsburg Daniela Cavallo, la figlia di immigrati italiani, a capo del sindacato dei 600mila lavoratori del gruppo.

È stata proprio la Cavallo a rivelare come durante le trattative per il rinnovo del contratto aziendale, i manager del gruppo abbiano messo sul tavolo l'ipotesi di chiudere tre stabilimenti di produzione automobilistica in Germania (con la prospettiva di licenziare 30mila persone) e di tagliare il dieci per cento del salario di tutti i dipendenti.

LA FILIERA

Uno choc per il mondo Volkswagen e la Germania: l'immagine della solidità dell'azienda e dei suoi prodotti è tuttora nell'immaginario mondiale con le caratteristiche tedesche. Ma le difficoltà del primo gruppo auto europeo non sono una sorpresa. Lo ha detto il portavoce del can-

celliere tedesco Olaf Scholz, Wolfgang Buechner: «Che Vw sia in una situazione difficile è risaputo». Il portavoce ha ricordato che «der Kanzler» ha già affermato nelle scorse settimane che «le eventuali decisioni sbagliate del management non debbano ricadere sulle spalle dei lavoratori e che si debbano mantenere i posti di lavoro».

Le difficoltà della Vw riguardano l'Italia e l'Europa più di quanto si possa ritenere. Anzitutto il gruppo di Wolfsburg ha in Italia una parte importante della propria filiera di approvvigionamento, decine di aziende producono componentistica di alto livello, poi controlla Lamborghini e Ducati (che godono di eccellente salute e non sono coinvolte in queste difficoltà). E poi opera in segmenti di mercato che sono in parte gli stessi delle produzioni delle fabbriche Stellantis in Italia.

Il mondo dell'auto è nel pieno di una tempesta perfetta: l'elettrico imposto dall'Ue per il 2035; le auto elettriche che intanto non si vendono (ad agosto in Euro-

pa la quota del mercato delle auto elettriche è stato del 14,4%, ma in Italia non supera il quattro per cento e in Germania non raggiunge il 13%); il mercato che è totalmente cambiato: nelle aree metropolitane ben servite da sistemi di trasporto pubblico molti hanno rinunciato all'auto di proprietà a favore anche del car sharing o del noleggio per i viaggi con la conseguente riduzione della domanda e dall'altro lato; lo scarso coraggio e anche gli errori dei management.

Cosa significa? Le aziende hanno fatto investimenti per miliardi - e sono esposte finanziariamente - ma le auto elettriche non si vendono e quindi non incassano; le ricariche pubbliche e quelle condominiali o non decollano o i piani procedono con una lentezza esasperante; i consumatori non si fidano di auto che solo con le nuove recentissime batterie riescono a percorrere 700 chilometri ma a patto di usare i sistemi di bordo con parsimonia e anche di pagarle molto di più di quelle a benzina e diesel. Sul banco degli imputati c'è la Ue ma anche i governi nazionali accusati di non accompagnare adeguatamente la transizione («In Italia - spiega una fonte del settore - sono stati messi a disposizione incentivi per acquistare 25mila auto elettriche svaniti in appena nove ore»).

WOLFSBURG

Torniamo alla Germania. Il gruppo che conta otto marchi (vedi grafico) impiega in quello principale (Volkswagen) 120mila persone, di cui almeno la metà a Wolfsburg, sede del quartier generale e Vw gestisce dieci stabilimenti, di cui sei in Bassa Sassonia, tre in Sassonia e uno in Assia. A settembre, il colosso ha cancellato il programma di sicurezza del lavoro in vigore da oltre 30 anni. E particolarmente a rischio sarebbe adesso lo stabilimento di Osnabrueck, che ha perso una commessa da Porsche. Oggi bisogna ridurre «significativamente i costi», si legge in un documento interno. «Si è vero - è scritto in un report diretto ai dipendenti, pubblicato dalla Bild - ci troviamo di fronte alla maggiore trasformazione della storia dell'automobile anche altri produttori devono combattere. È un fatto - continua - produ-

ciamo a costi troppo elevati» ma «abbiamo piani chiari su come ottimizzare i costi dei prodotti dei materiali e della fabbrica. Se ognuno dà il suo contributo arriviamo velocemente all'obiettivo: torneremo ai vertici». Domani VW e il sindacato s'incontreranno a Wolfsburg per il secondo round di contrattazione collettiva. E in settimana è in agenda la diffusione dei conti del trimestre del gruppo.

L'ITALIA

L'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana, accusa il governo di aver tagliato 4,6 miliardi al Fondo automotive, destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera. «Il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio alle già scarse risorse stanziati nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive, che hanno portato Anfia, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera». «L'automotive - sottolinea l'associazione - è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270mila addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni» motivo per il quale auspica «di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GOVERNO TEDESCO
«NON PAGHINO
I LAVORATORI
LE COLPE DEI MANAGER»
I SINDACATI: «NESSUNO
È PIU' SICURO QUI»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La fotografia del Gruppo Volkswagen



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'intervista **Paolo Scudieri**

«Omicidio di Bruxelles ai danni dell'industria europea dell'automotive»

Presidente Scudieri, il rischio che Volkswagen chiuda tre stabilimenti sembra a dir poco concreto: cosa succederà alla componentistica italiana?

«Le ripercussioni ci saranno, senza alcun dubbio, perché l'Italia è sempre stato il primo esportatore di componentistica in Germania – risponde Paolo Scudieri, Cavaliere del Lavoro, leader nazionale dell'automotive con il Gruppo Adler e già presidente dell'Anfia, la filiera di settore, nonché di Srm -. Volkswagen potrebbe chiudere impianti che producono per lo più auto elettriche e concentrarsi sempre di più in questa fase sulle auto ibride. Ma questo, purtroppo, conferma ancora una volta quanto diciamo da tempo: la data del 2035 decisa dall'UE per passare al solo motore elettrico è la vera causa di questa criticità».

Si aspetta ulteriori contraccolpi anche sul già precario mercato italiano dell'auto?

«Se non si fa chiarezza sui tempi e sulle modalità della transizione verso il futuro la confusione dei consumatori, non solo in Italia ma in tutta Europa, è destinata a crescere. L'incertezza cambia le regole del gioco e noi a questo gioco non siamo affatto pronti a partecipare. Non c'è, ad esempio, la quantità di colonnine necessaria a favorire l'utilizzo delle auto elettriche e sappiamo ormai che ne occorrerebbero 20 volte in più dell'attuale rete di impianti di distribuzione di carburanti».

Tutte le grandi compagnie

automobilistiche hanno investito sull'elettrico decine di miliardi di euro: è immaginabile che abbandonino la partita?

«È una delle domande chiave. Chi ripagherà le aziende che sono state costrette a quegli investimenti da una scelta incomprensibile della politica europea della precedente legislatura? Siamo di fronte a quelli che non esito a definire gli omicidi immateriali commessi ai danni dell'industria automobilistica europea, una stortura assurda che segnerà purtroppo un'epoca».

Già, ma chi ripagherà le aziende?

«Io non vedo altra soluzione che l'emissione di bond, di titoli di debito cioè, per ristorare investimenti che ad oggi non hanno alcuna certezza di ritorno in termini di ammortamento. Paghiamo le conseguenze di una scelta ideologica che non ha nemmeno preso in considerazione l'ipotesi, praticabilissima, di ricorrere all'idrogeno o ai carburanti sintetici, indirizzando l'intero settore verso una tecnologia che non è nel controllo dell'Europa ma della Cina. Con i bond si eviterebbero, almeno in parte, tensioni sociali altrimenti già dietro l'angolo».

Le aziende, come Stellantis in Italia, spingono per gli incentivi.

«L'incentivo in questa fase non è molto attinente con la realtà perché, anche se incentivato, l'acquisto di un'auto elettrica non può essere paragonato in termini di fruibilità all'auto con motore endotermico. Un conto è girare in città, potendo contare su un garage da cui

attingere l'energia necessaria; un altro è pensare di andare da Napoli a Milano, non ci sono le condizioni minime adeguate».

Il Governo italiano ha chiesto di anticipare la revisione dei parametri europei anti-inquinamento, ha fatto bene?

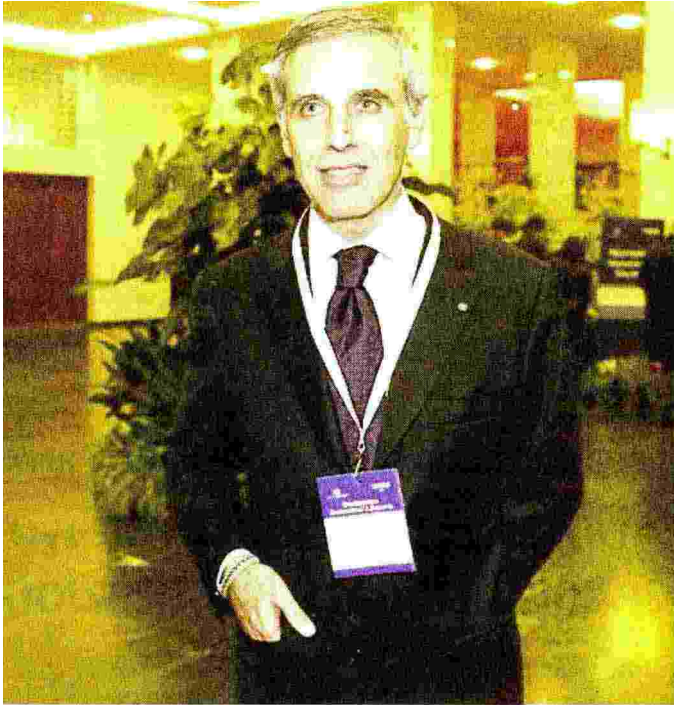
«Sicuramente. Bisogna allungare i tempi dell'endotermico, aprendo a nuove tecnologie come l'idrogeno sintetico o il biocarburante, scavallando la scadenza del 2035. Ma intanto bisognerebbe anche incentivare la fine del circolante con motori da Euro zero a Euro 4 che sono sicuramente più inquinanti ma che sulle nostre strade sono ancora 15-20 milioni. Parliamo di un bacino di vettura che non hanno nemmeno parametri di sicurezza, attiva e passiva, adeguati. È paradossale che il legislatore europeo non intervenga».

E i dazi europei sulle auto cinesi?

«Inutili anche loro. Un altro boomerang: la Cina minaccia per ritorsione di non investire più in Europa e in mondo comunque globale sarebbe un colpo durissimo. La vera strada è la contrapposizione tecnologica e l'Europa come l'Italia possono dire la loro».

n. sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL TITOLARE
DEL GRUPPO ADLER:
LA DATA DEL 2035
PER L'ELETTRICO
È LA VERA CAUSA
DELLA CRITICITÀ**



**VANNO EMESSI BOND
PER RISTORARE
LE AZIENDE CHE HANNO
EFFETTUATO
INVESTIMENTI ORMAI
NON REMUNERATIVI**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Record di ministri in via Fanti

Governo schierato in forze le imprese applaudono Ma sulla filiera cala la scure

di **Massimiliano Sciuolo** a pagina 3

Mai tanti ministri in via Fanti. In Finanziaria spariscono 4,6 miliardi per il settore

Governo schierato in forze ma poi cala la scure sulla filiera

Le istituzioni locali, gli studenti dell'Istituto Agnelli, ma soprattutto una fortissima presenza - fisica o virtuale - del governo Meloni. Raramente, in occasioni come l'assemblea pubblica di ieri, all'Unione Industriali di Torino si era percepita una partecipazione così forte da parte dell'esecutivo. Dal messaggio della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni al video collegamento del ministro Adolfo Urso. E poi gli altri due dicasteri, rappresentati da Gilberto Pichetto Fratin e il vicepremier, Antonio Tajani.

Una presenza forte, accolta peraltro da una platea decisamente incline all'apprezzamento. Tanti gli applausi che hanno accompagnato gli interventi dei ministri, che hanno saputo bene su quali tasti andare a solleticare l'orgoglio sabauda e le tematiche più care a chi fa impresa di professione. Regole europee, con il tema dell'automotive in prima fila, ma anche export, lotta alla burocrazia e il ruolo di uno Stato che deve accompagnare senza intralciare il mondo delle aziende.

Forte, anche nelle parole del presidente Marco Gay, la condanna nei confronti di chi evade le tasse. Ma tanti anche i tributi al saper fare, alla rete di sistema che innerva il territorio e alla concordia istituzionale che lo

pervade. Tra i tanti volti conosciuti, tra le fila di poltrone: dal presidente uscente Giorgio Marsiaj al presidente di Confindustria Piemonte, Andrea Amalberto. Sempre a rappresentare l'universo confindustriale c'erano, tra gli altri, l'ex presidente nazionale, Vincenzo Boccia, Edoardo Garrone, Stefano Pan, Barbara Graffino, Giorgia Garola, Marco Zoff e Alberto Dal Poz. E ancora, Tatiana Rizzante, Gianfranco Carbonato, Antonio Casu, David Avino e Dario Gallina, presidente della Camera di Commercio di Torino. E poi c'era il mondo della finanza, con Enrico Salza e Gian Maria Gros Pietro, quello accademico, con il rettore del Politecnico Stefano Corgnati e con Fabio Pammolli, presidente della Fondazione AI4Industry. Poi tanti politici e molti rappresentanti anche di altre categorie.

Ma al clima sereno della platea si contrappone poche ore più tardi il malcontento dell'Anfia, l'associazione che raccoglie le imprese della filiera automotive, proprio all'indirizzo di Palazzo Chigi: «Il governo ha tagliato 4,6 miliardi al Fondo automotive, destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera - dicono -. Il taglio previsto dal disegno di legge di Bilancio alle già scarse risorse stanziata nel 2020 è un

inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione». Una sforbiciata che, dicono dall'Anfia, «annulla mesi di intenso lavoro del tavolo Sviluppo automotive, che hanno portato Anfia, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera».

Alla reprimenda delle imprese automotive si aggiunge poi quella dei sindacati metalmeccanici: «Si ignora un intero settore e le richieste di oltre 20mila lavoratori che il 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale».

— **m.sci.**



▲ **Presenti** Da sinistra, Lo Russo, Cirio, Tajani, Gay e Pichetto Fratin

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Manovra, tagli all'auto verde per 4,6 miliardi, piu' fondi alla Difesa: cosa dicono i numeri «nascos

Le tabelle della Legge di Bilancio rivelano i tagli sui vecchi fondi. Prima vittima l'automotive, da un miliardo a 200 milioni l'anno. Alla difesa, in compenso, vanno 34 miliardi, 2,5 l'anno in più fino al 2039. Le sorprese di solito sono proprio lì, nella parte «nascosta» della Sezione II con la revisione dei finanziamenti delle vecchie leggi di spesa, che insieme all'articolato con le nuove misure, rivela la vera dimensione e natura della manovra. Si scopre così che l'impatto reale sul deficit della Legge di Bilancio, l'effetto espansivo, nel 2025 è di 10,4 miliardi di euro, ben lontano dai 30 con cui la misura il governo. E che anche quest'anno le tabelle fanno una vittima eccellente, stavolta l'industria dell'automobile. Restano 200 milioni l'anno. Tra i 9,4 miliardi di vecchi programmi di spesa che vengono defianziati c'è infatti il Fondo Automotive, destinato ad agevolare anche con gli incentivi la transizione verso le . C'era un miliardo l'anno fino al 2030, che viene pesantemente decurtato: nel 25 restano 450 milioni, poi 200 l'anno. Lo Stato risparmia 3,7 miliardi nei prossimi cinque anni, 4,5 fino al 2030, e l'industria protesta. Sindacati e imprese all'attacco «Gli imprenditori e le imprese del settore sono sconcertati. L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni» sottolinea una nota dell'Anfia. I sindacati metalmeccanici di Fim, Fiom e Uilm si dicono «profondamente preoccupati e fortemente contrari», ed hanno chiesto un incontro con il governo. Palazzo Chigi proprio ieri ha convocato i sindacati per discutere della manovra di bilancio il prossimo 4 novembre, e le imprese il 13. Alla difesa 2,5 miliardi l'anno in più. A fronte degli 8,2 miliardi di defianziamenti, le tabelle prevedono rifinanziamenti di vecchie spese per 4,4 miliardi. Per gli investimenti della difesa ci saranno 2,5 miliardi in più all'anno dal 2025, per un totale di 34 miliardi di euro da qui al 2039 (15 entro il 2030). Vengono rifinanziate le missioni di pace con 1,2 miliardi l'anno, e arrivano anche quasi 800 milioni in più per non autosufficienti e disabili. Si rifinanzia il Fondo Nazionale Emergenze con 400 milioni l'anno. Dalla revisione dei fondi scaturiscono dunque 3,9 miliardi di risparmi utili per far quadrare i conti della manovra. Il vero impatto della manovra. I 144 articoli del ddl, nel 2025, comportano 8,2 miliardi di minori entrate e 6,1 di maggiori spese in termini di indebitamento netto, per un totale di 14,3 miliardi. A questi vanno sottratti i 3,9 miliardi dei risparmi sugli investimenti, che cifrano l'impatto effettivo della manovra sul deficit pubblico del 2025 di 10,4 miliardi, di 15,4 nel 26 e di 26 miliardi nel 2027. © RIPRODUZIONE RISERVATA Nuova app L'Economia . News, approfondimenti e l'assistente virtuale al tuo servizio. Iscriviti alle newsletter de L'Economia . Analisi e commenti sui principali avvenimenti economici a cura delle firme del Corriere. 29 ottobre 2024



"Confermare gli obiettivi al 2035 o ridiscuterli". Il ministro Urso lancia la sfida all'Europa sull'

In occasione del #FORUMAutoMotive anche il ministro Pichetto Fratin: "I consumi di energia cresceranno e le rinnovabili non sono in grado di soddisfare questa esigenza" "Automotive, caos Green Deal e danni collaterali", questo il tema più che mai di attualità che ha animato la seconda edizione del nono anno di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione fondato dal giornalista Pierluigi Bonora che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie. Evento, tra l'altro, coinciso con la notizia della prossima chiusura di tre stabilimenti della Volkswagen in Germania, con migliaia di occupati a spasso, e il taglio di 4,6 dei 5,8 miliardi di euro del Fondo automotive deciso dal governo. Al centro della giornata la terza "Automotive Eurotribuna Politica" preceduta dall'intervento in diretta online di Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, e dal messaggio di Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy. Il tutto alla presenza e con il coinvolgimento diretto dei vertici delle associazioni che rappresentano la filiera e il mondo automotive del Paese, nonché di manager, analisti, imprenditori e giornalisti. L'appello ai parlamentari Ue: "Il destino del settore dipende da voi" "Il destino del settore è nelle vostre mani, come soprattutto quello di migliaia e migliaia di lavoratori con le loro famiglie - l'appello introduttivo del promotore di #FORUMAutoMotive, Bonora - le decisioni che saranno prese a Bruxelles saranno fondamentali per scongiurare la desertificazione industriale. Occorre pragmatismo e, soprattutto, devono essere mantenute le promesse fatte in campagna elettorale che indicavano la revisione delle norme green relative al comparto. I parlamentari Ue non devono privilegiare gli interessi politici rispetto alle necessità oggettive del territorio e della popolazione. Gli errori strategici si pagano, in particolare se indotti da politiche ideologiche. Il caso Volkswagen rappresenta più di un campanello di allarme". Urso e l'asse con la Repubblica Ceca "L'Europa è un bivio - così il ministro Urso ai parlamentari Ue presenti -: deve cioè decidere ora se confermare gli obiettivi di azzeramento della CO2 al 2035 o metterlo in discussione per attenuare le ricadute in termini di tenuta sociale ed economica, consentendo alle nostre imprese di prepararsi meglio. Occorre prendere scelte sulla base di approfondite analisi. L'Italia, in proposito, con la Repubblica Ceca si è fatta promotrice di un Non Paper che sarà presto discusso in Commissione al fine di riesaminare le modalità che porteranno allo stop dei motori endotermici entro il 2035. Chiediamo di anticipare da fine 2026 ai primi mesi del 2025 la revisione del rapporto di regolamento sulle emissioni della CO2 dei veicoli leggeri, farlo a fine 2026 sarà troppo tardi". Pichetto Fratin: "Lo stop a benzina e Diesel nel 2035 non sta in piedi economicamente" E il ministro Pichetto Fratin: "Dati alla mano i consumi di energia cresceranno rapidamente nei prossimi anni. Le rinnovabili non sono in grado di soddisfare questa esigenza, solo il nucleare può dare risposte efficaci a questo boom di domanda. Anche l'Italia deve percorrere questa strada. Non serviranno grandi centrali. Lo stop al 2035 dei motori endotermici non sta in piedi economicamente. Se l'obiettivo è la decarbonizzazione, è giusto porre vincoli alle emissioni, ma non scadenze che mettano fuori gioco alcune tecnologie. L'elettrico avrà un ruolo strategico e tra 10 anni e potrebbe essere anche maggioritario rispetto all'endotermico. Oggi c'è una guerra di interessi contro l'Italia, il più grande produttore di biocarburanti: i Paesi che producono energia dal nucleare o possono produrre carburanti sintetici vogliono tagliare fuori i biocarburanti che, invece, possono giocare un ruolo importante nella lotta alle emissioni". Affrontato, dal ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, anche il tema Cina e dazi all'import in Europa di auto elettriche: "Le chiusure di mercato, con i dazi, possono essere solo temporanee. I cinesi rappresentano oggi una potenza anche nel mercato automotive, ben venga che lancino la produzione di auto in Europa e nel nostro Paese, rispettando tutte le norme nazionali. Siamo aperti agli investimenti sul nostro territorio". AlixPartners e le maxi sanzioni per chi non rispetterà la nuova stretta sulla CO2 Lo stato dell'arte dello scenario automotive è stato illustrato da Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive Industrial Team di AlixPartners, attraverso un aggiornamento nel contesto di un'industria in piena turbolenza. "Da qui alla fine della decade non vediamo per l'automotive in Europa e Nord America una ripresa - il punto di vista di Duse - rimarranno, infatti, mercati stagnanti; mentre la Cina prosegue con la sua crescita a tassi piuttosto bassi. Nell'Europa, in particolare, la curva dell'elettrico non è in linea con gli obiettivi del Fit for 55, difficile da centrare e un gap difficile da colmare. A ciò si aggiunge che sono in arrivo le multe per le Case che non riusciranno a ridurre le emissioni di CO2 come richiesto. L'entità delle multe può impattare fortemente sui costruttori che potranno scegliere di trasferire questi importi sulle vendite oppure vendere meno auto con motore a combustione oppure riuscire a ridurre del 15% le



emissioni di CO2. A fronte di questo scenario critico, il focus dei produttori si sta spostando sulla riduzione dei costi". Emissioni e contraddizioni, l'Europa ha già fatto la sua parte Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet&Mobility, si è quindi soffermato sulle tante contraddizioni relative al tema della decarbonizzazione. "Grazie alla CO2 - la sua provocazione - è stato diffuso il benessere nelle nostre società, è aumentata l'aspettativa media di vita e la popolazione mondiale è arrivata a toccare quota 8 miliardi di unità. Gran parte della CO2 viene prodotta in Cina ed è in costante aumento, in Europa è addirittura diminuita e oggi pesa l'8% del totale mondo, le auto europee rappresentano la quota dello 0,9%. Asfaltare l'industria dell'auto europea non porterà a una decarbonizzazione globale. L'Europa ha già fatto la sua parte". Eurodeputati a confronto La parola è quindi passato agli eurodeputati che si sono confrontati con chi rappresenta le tante realtà del settore. Per Massimiliano Salini, Forza Italia, vicepresidente del gruppo Ppe, membro Commissione Envi (Ambiente, Sanità pubblica e Sicurezza alimentare), "occorre bloccare intanto le penalties al 2025 e poi anticipare la revisione del regolamento, introducendo in modo costruttivo il principio della neutralità tecnologica; Dal clima che oggi si respira nel Parlamento europeo non sembra impossibile che possa accadere". "In Europa alcuni si sono accorti solo adesso che c'è la crisi del settore automotive - ha precisato Carlo Fidanza, capodelegazione Fratelli d'Italia-Ecr, membro della Commissione Tran (Trasporti e Turismo) - e così abbiamo perso una quota di competitività e se nei prossimi 5 anni continueremo a perderne, molte realtà spariranno. La strada intrapresa dalla precedente Commissione UE porta verso un burrone e noi dobbiamo rispettare l'impegno preso in campagna elettorale facendo tutto il possibile per rinviare l'obiettivo dello stop al motore endotermico al 2035. Un obiettivo, quello del tutto elettrico nel giro di poco più di dieci anni, che i fatti stanno dimostrando quanto sia irraggiungibile". Secondo Pierfrancesco Maran, Pd-Sd, membro della Commissione Imco (Mercato interno e Protezione dei consumatori), "partire da una revisione del 2035 è fuorviante e significa dire il falso a un sistema industriale che ha bisogno di pianificazione". "Sulle scadenze intermedie - ha aggiunto Maran - si può e si deve lavorare per raggiungere gli obiettivi definitivi. Si potrebbero usare gli importi che arriveranno dalle multe ai costruttori per supportare la transizione e la riconversione industriale della filiera". Quindi, Isabella Tovaglieri, Lega - Patrioti per l'Europa, membro della Commissione Itre (Industria, Ricerca ed Energia): "Bisogna salvare il salvabile, evitando in primis le multe in arrivo per i costruttori. Va quanto meno procrastinato lo stop ai motori endotermici. È fondamentale che ci sia una maggioranza che porti avanti un cambiamento rispetto ai cinque anni precedenti". Lo sconcerto di Anfia sui 4,6 miliardi tagliati Intanto, a colpire nel vivo la filiera automotive, nel bel mezzo della Eurotribuna Politica di #FORUMAutoMotive, è stata la notizia del taglio di 4,6 miliardi al Fondo automotive. Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, ha parlato di "sconcerto per la decisione del governo sulle misure a sostegno della riconversione della filiera". "L'automotive - ha commentato a caldo - è l'unico settore a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. Spiacenti, devi abilitare javascript per poter procedere.



Scure sul Fondo Auto, la manovra taglia 4,6 miliardi. Associazioni di settore in rivolta

condividi l'articolo



Spunta inatteso nella legge di bilancio un taglio drastico di 4,6 miliardi di euro al Fondo Automotive, varato nel 2022 dal governo Draghi a sostegno degli incentivi alla domanda e per la riconversione della filiera. Una riduzione enorme visto che i 5,8 miliardi ancora disponibili degli 8,7 stanziati fino al 2030 si ridurrebbero a 1,2 miliardi, quindi appena 200 milioni all'anno. Ed è subito rivolta: alzano la voce le imprese che parlano di «inaccettabile fulmine al ciel sereno» e i sindacati che vogliono un incontro alla Presidenza del Consiglio. «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione - assicura il ministro Adolfo Urso - Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». Un nuovo fronte di tensione si apre, quindi, mentre continua da parte di Confindustria il pressing sul governo per ottenere un piano di investimenti di lungo respiro e incentivi alla produzione. Domani la Commissione Bilancio deciderà il calendario delle audizioni a partire dal 4 novembre, giorno in cui i sindacati sono convocati a Palazzo Chigi, presente la premier Giorgia Meloni.

Il 13 novembre toccherà alle associazioni d'impresa. Gli industriali senza attendere hanno già messo le diplomazie al lavoro e anche fatto trasparire un po' di delusione. «Stiamo interloquendo, ho ricevuto poco fa una telefonata di Giorgetti, continuiamo a sentirci» spiega il leader Emanuele Orsini all'assemblea degli industriali di Torino. «Abbiamo fatto delle proposte - aggiunge - che guardano tutte alla crescita e agli investimenti, vogliamo che il Paese sia attrattivo e che i nostri imprenditori continuino a investire. Stiamo premendo per interventi come l'ires premiale». Tra le richieste di Confindustria ci sono anche il rifinanziamento dei contratti di sviluppo, il piano casa («è nella legge di bilancio, speriamo che rimanga», dice Orsini), la semplificazione

ECONOMIA



L'ACCUSA
Salvini: «Stop a endotermico follia normativa, suicidio sociale e economico»



LO STIMOLO
Cina, governo chiede al partito e alle unità amministrative di passare all'elettrico

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dell'accesso ai fondi di Industria 5.0 previsti nel Pnrr. Gli occhi della politica sono anche puntati al Concordato Preventivo: il termine per l'adesione scade il 31 ottobre e dal dato dipendono risorse da usare per altri interventi. Lo dice chiaramente Antonio Tajani. «La manovra va nella direzione di sostenere l'economia reale e i ceti medi, soprattutto per quanto riguarda la conferma del taglio del cuneo fiscale e altre scelte che abbiamo fatto - afferma il vicepremier e ministro degli Esteri - Vediamo cosa ci sarà nel concordato preventivo, cioè quanti soldi arriveranno e quindi si potranno utilizzare. Per quanto ci riguarda puntiamo a continuare a ridurre dal 35 al 33% le aliquote Irpef medie e allargare la platea fino a 60.000 euro».

Forza Italia parla di «una manovra seria, rigorosa, che garantisce la credibilità del nostro Paese a livello internazionale» e indica tra le priorità pensioni minime e sugar tax. Il faro è puntato sul taglio al fondo automotive, varato quando - ricorda l'Anfia - proprio Giorgetti era ministro dello Sviluppo Economico. «Il taglio alle già scarse risorse stanziare contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore e annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive», sottolinea l'associazione che auspica «di vedere fortemente ridotto il taglio che segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo». Protestano anche Fim, Fiom e Uilm: «Si ignora - spiegano i segretari generali Ferdinando Uliano, Michele De Palma e Rocco Palombella - un intero settore e le richieste di oltre 20.000 lavoratori che il 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale e alla manifestazione di Roma. Questa mobilitazione, anziché trovare ascolto, è stata seguita da un provvedimento che va nella direzione opposta».

condividi l'articolo



Martedì 29 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 19:26 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Scure sul Fondo Auto, la manovra taglia 4,6 miliardi. Associazioni di settore in rivolta



Salvini: «Stop a endotermico follia normativa, suicidio sociale e economico»



Cina, governo chiede al partito e alle unità amministrative di passare all'elettrico

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Bagnaia e Ferrari, le Rosse sognano la rimonta. Dalla F1 alla MotoGP è in atto un finale di stagione emozionante



Ferrari ora è favorita per il Mondiale Costruttori. Rivive la storica sfida con la McLaren



La FIA interverrà per cambiare la "regola" Verstappen sui sorpassi, la revisione sarà proposta al GP del Qatar

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** **Economia** Industria

f X in ...

In evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

👤 Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Gay: "Il nostro sistema economico deve essere innovato"



Transizione gemella importante per oltre 7 italiani su 10



Tg Economia - 28/10/2024

Servizio | **Industria**



Automotive in stallo tra tagli al Fondo e volumi in calo, attesa per Mirafiori

Lunedì dovrebbe ripartire la produzione della 500 elettrica - **Anfia** e sindacati in allarme per l'indotto ma Urso rilancia le misure per la riconversione

di Filomena Greco

29 ottobre 2024



▲ Torino, stabilimento Fiat Mirafiori catena di montaggio



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 4' di lettura



Pubblicità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



In totale, un taglio da 4,6 miliardi di euro su una dotazione complessiva di 8,7 miliardi. Restano all'attivo 1,2 miliardi - 200mila all'anno dal 2025 al 2027, poi 600mila dal 2008 - al netto del piano incentivi ancora disponibile per alcune tipologie di autovetture. I conti sull'automotive non tornano dopo l'allarme lanciato **dall'Anfia** (imprese della filiera auto) sulla riduzione al Fondo Automotive scritta dal Governo all'interno della manovra finanziaria. E resta alta la preoccupazione anche dopo le parole del ministro Adolfo Urso che prova a rassicurare un settore industriale in crisi, tra calo dei volumi e transizione all'elettrico "inceppata".

I player del settore denunciano i rischi per uno dei principali comparti industriali italiani, con oltre 270mila addetti diretti e un fatturato di oltre 100 miliardi di euro, alle prese con una trasformazione tecnologica epocale e un mercato in stallo, in Italia e in Europa. E denunciano il "tradimento" del lavoro fatto al Tavolo Stellantis con il Mimit in questi mesi. «Il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive, che hanno portato **Anfia**, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera» spiega l'Associazione guidata da Roberto Vavassori.

Publicità
Loading...

24

Le questioni in sospeso sono molte. A cominciare dalla convocazione di Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis, al Mimit, annunciata dallo stesso Urso dopo l'audizione del ceo in Parlamento, ma non ancora fissata. I sindacati, che sono scesi in piazza il 18 ottobre scorso a sostegno del settore, alzano il tiro e tornano a chiedere che il dossier arrivi direttamente a Palazzo Chigi. «Ribadiamo l'urgenza di una convocazione

ufficiale da parte della Presidenza del Consiglio, con la partecipazione delle segreterie di Fim, Fiom, Uilm, dei vertici di Stellantis e delle aziende della componentistica, affinché si possa discutere insieme delle misure necessarie per salvaguardare l'industria automobilistica italiana e i suoi lavoratori».

Il punto è che in Italia soffre il mercato dell'auto - a settembre le immatricolazioni sono calate del 10,7% e il bilancio dei primi nove mesi ha visto assottigliare l'incremento rispetto al 2023, +2,1% - e soffre ancora di più l'industria. La produzione di Stellantis in Italia, secondo il report della Fim Cisl, ha perso rispetto all'anno scorso il 30% dei volumi tra auto e veicoli commerciali, il 40% se si guarda soltanto alle autovetture. I dati Istat aggiornati ad agosto segnano una produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme in calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023, -18,2% nei primi otto mesi dell'anno.

ABBONAMENTO

Offerta Back to Work: 12 mesi di Sole a 79€!
Accesso illimitato al sito de Il Sole 24 Ore.



Scopri di più →

Podcast Market Mover

L'andamento dei listini, le storie societarie del momento e i protagonisti dell'attualità finanziaria
Scopri di più →



A soffrire sono tutti gli stabilimenti auto del Gruppo in Italia, con migliaia di lavoratori in cassa integrazione o con contratti di solidarietà. Lunedì 4 novembre è prevista la riapertura delle Carrozzerie di Mirafiori e la ripresa della produzione di Fiat 500 bev (full electric), slitta di mese in mese dopo la pausa estiva. Gruppi di lavoratori sono rientrati negli ultimi giorni per fare manutenzione sugli impianti e preparare il ritorno alla produzione. Anche se i rappresentanti dei lavoratori aspettano le comunicazioni ufficiali da parte dell'azienda.

Domani, 30 ottobre, **l'Anfia**, in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino, presenterà i dati dell'Osservatorio nazionale sulla componentistica auto italiana. E sempre domani il Parlamento ospiterà per una audizione i rappresentanti delle segreterie nazionali dei sindacati metalmeccanici sulla situazione del comparto in Italia. Ferdinando Uliano segretario nazionale della Fim Cisl ha parlato di circa 25mila posti di lavoro a rischio tra 2024 e 2025 anche per il progressivo esaurimento degli ammortizzatori sociali, a fronte di un numero di nuovi modelli in rampa di lancio assai limitato e della crisi dell'industria tedesca che pesa sull'indotto e le esportazioni italiane.

Su tutto resta da capire se e con quali misure l'Esecutivo vorrà sostenere la riconversione della filiera. Il ministro Urso ha espresso diverse volte una serie di dubbi sull'efficacia degli incentivi che, di fatto, non hanno inciso sui volumi produttivi, anzi. Resta il fatto che un vero e proprio Piano a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sostegno della competitività delle imprese e della transizione è finora mancato. E la decurtazione delle risorse del Fondo Automotive non potrà che peggiorare questa situazione.

Non è un caso che il ministro Urso abbia insistito proprio su questo, vero punto debole della politica industriale in campo. «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica, che è la vera forza del Made in Italy» ha scritto Urso.

Il punto sarà capire se e come il Governo andrà verso un cambio di strategia da parte del Governo in un settore in grande difficoltà, per cercare nuove soluzioni a sostegno del comparto. Oppure se la scelta è stata invece quella di recuperare risorse in un settore nel quale, in questi mesi, non è stato possibile segnare una vera discontinuità con il passato e si è invece registrato un progressivo peggioramento dei numeri, tanto sul mercato quanto sul fronte produttivo.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI Federazione Internazionale Metalmeccanici Italia settore auto

Adolfo Urso FIOM

Filomena Greco

redattrice

LinkedIn Email

Espandi ▾

Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi



Tutti gli eventi →

Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

Iscriviti

DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -
CONTATTACI

MARTEDÌ 29 OTTOBRE 2024,
12:47

INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI E B2B TECH PER FAR CRESCERE L'ECONOMIA

ECONOMIA
ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA

CHI
SIAMO



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

AZIENDE INDUSTRIALI

Allarme Anfia: il Governo taglia 4,6 miliardi di euro al Fondo Automotive

«Il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio 2025 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il Governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione», dichiara l'Associazione

29 Ottobre 2024



L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro.

Non c'è pace in questo periodo per il settore automotive europeo che sta vivendo una crisi senza precedenti. L'annunciato taglio al **Fondo Automotive** previsto dal **Disegno di Legge di Bilancio 2025** ha riaperto il dibattito sull'operato del Governo nel settore automotive. **Anfia**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ha lanciato l'allarme in previsione dei tagli in Manovra destinati al settore automobilistico. Istituito nel 2022, il Fondo mirava a rilanciare la politica industriale del settore automotive con **8,7 miliardi di euro fino al 2030**.

La dichiarazione di **Anfia**

«**Anfia**, gli imprenditori e le imprese sono sconcertati dalla decisione del Governo di decurtare di oltre **4,6 miliardi di euro** il "fondo automotive" destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera. L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre **270.000 addetti diretti**, ha un fatturato di **oltre 100 miliardi di euro** ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. Inoltre, come ben noto a tutte le istituzioni, le aziende italiane oltre alle sfide del **Green Deal**, stanno anche affrontando una clamorosa crisi industriale a livello nazionale, che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana. Il taglio previsto dal **Disegno di Legge di Bilancio 2025** alle già scarse risorse stanziare nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il Governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e che annulla questi mesi di intenso lavoro del "Tavolo Sviluppo Automotive", che hanno portato **Anfia**, le parti sociali e le Regioni con vocazione automotive a proporre al Governo un piano d'azione per supportare la filiera. L'auspicio è quello di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera ed il Governo».

Home News Attualità e mercato

Il Governo taglia gli incentivi auto 2025? Cosa sta succedendo

Il 7 agosto il ministro Urso aveva annunciato nuovi incentivi auto per il 2025, ora con 4,6 miliardi in meno la cosa si fa dura

Di: Massimo Grassi
29 Ottobre alle 15:48

Condividi

Da ormai 24 ore si parla di Fondo Automotive. Se non siete addetti ai lavori questo termine vi sarà sconosciuto. Vi basti sapere però che da lui dipendono gli incentivi auto. Ecco perché il taglio di 4,6 miliardi di euro inserito dal Governo nella bozza della finanziaria 2025 crea una preoccupazione generalizzata, non solo tra gli operatori di settore. Anche perché - stando alle informazioni raccolte da Motor1 - nessuno tra associazioni di categoria e stakeholder sapeva nulla. E ora nessuno sa come andranno le cose.

Eppure a oggi c'è un taglio dell'80%, il tutto dopo poco più di 2 mesi dal 7 agosto, giorno in cui il ministro del Made in Italy Adolfo Urso aveva annunciato un nuovo piano pluriennale per gli incentivi auto. Già, gli incentivi auto, grandi assenti dalle discussioni delle ultime settimane. Quelli del 2024 non hanno sortito gli effetti desiderati, nonostante il vaporizzarsi dei fondi messi a disposizione per l'acquisto di auto elettriche, esauriti in 6 ore circa. E ora?

Silenzio assoluto

Ciò che più preoccupa, oltre al taglio, è il silenzio da parte di ministero e Governo. Al "fulmine a ciel sereno" (per citare [l'Anfia](#)) arrivato con la pubblicazione delle tabelle allegate alla legge di bilancio 2025 infatti non sono seguite dichiarazioni. Ministri e viceministri non hanno proferito verbo, facendo navigare tutti (industria e consumatori) nel mare dell'incertezza. Che ne sarà degli incentivi auto 2025?

DA NON PERDERE



Auto e Moto d'Epoca
Tutto sull'edizione 2024 a Bologna

Le Interviste di M1
La parola ai protagonisti dell'auto

Motor1 Numbers
Dati, analisi, ricerche e studi

PUBBLICITÀ

Come detto il 7 agosto scorso il Mimit dichiarava

"Per quanto riguarda la programmazione degli incentivi, il fondo automotive può contare ancora su una dotazione di 750 milioni per il 2025 e di un miliardo annuo dal 2026 al 2030. In parallelo al concretizzarsi della politica di attrazione di nuovi player e alla necessità di accompagnare il processo di riqualificazione della componentistica italiana verrà incrementata la quota destinata all'offerta pari a 50 milioni nel 2022 e 350 milioni annui nel successivo biennio. Si avvia, inoltre, nel mese di settembre la definizione del nuovo schema di incentivazione della domanda e dell'offerta della filiera, che terrà conto delle indicazioni delle altre Amministrazioni coinvolte (PCM, MEF, MIT, MASE) e delle proposte avanzate dai principali stakeholder presenti al Tavolo."

Poi il colpo di spugna di ieri, a cancellare di fatto i fondi per i nuovi incentivi auto. La cui conferma per il prossimo anno a questo punto non è messa in forte dubbio. Attualmente infatti possiamo dire che non verranno rinnovati. Assieme al sostegno dello Stato al comparto automotive italiano che - come ricordato ieri dalle varie associazioni schieratesi contro il taglio del Fondo Automotive - conta circa 270.000 addetti diretti per un fatturato di oltre 100 miliardi di euro.



Il ministro del Made in Italy Adolfo Urso

La voce grossa in Europa

Il taglio agli incentivi auto arriva in un momento di forti polemiche tra Italia ed Europa, con l'esecutivo guidato da Giorgia Meloni che non perde occasione per criticare lo stop a benzina e diesel del 2035, chiedendo di anticipare la revisione al 2025, un anno prima rispetto a quanto previsto dal piano originale. A fine settembre Urso, nell'annunciare le richieste del Governo italiano alla Commissione Europea, aveva sottolineato come servissero

"Massicci investimenti di risorse pubbliche e private pari a quelli americani per accelerare su tecnologie e produzione delle imprese e sostenere l'acquisto di auto elettriche costose, che oggi non sono alla portata dei lavoratori".

Investimenti che pare l'Italia non voglia può effettuare, con gravi ripercussioni su industria e consumatori. Leggi anche

Incentivi auto 2024, in Veneto dal 23 ottobre: ecco come funzionano

Tavares: per battere le auto elettriche cinesi servono gli incentivi

Condividi Quest'articolo

ULTIMI ARTICOLI	
Torna la Bertone A112 Runabout, ma ora ha un V6 da 500 CV	
32m fa-PROTOTIPI & CONCEPT	
Debuttano le prime Fiat con motore bio-hybrid	
09:25-ATTUALITÀ E MERCATO	
Il 2025 porterà due nuovi SUV Mitsubishi in Europa	
1 ore fa-ANTICIPAZIONI	
L'Alfa Romeo 4C è tornata con 3 nuove versioni	
2 ore fa-NUOVE AUTO	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Q PREMIUM

PROVA GRATUITA 7 GIORNI
Poi Q Premium a soli 2€ al mese 1 anno

SCOPRI

☰ | 🔍 | ✉ NEWSLETTER

QUATTORRUOTE

ABBONATI
A PARTIRE DA 1



Q Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



- ULTIME NEWS
- AGENDA CONVEGNO



EVENTI

Quattroruote Next

Altavilla (BYD): "2035? Bisogna vedere chi ci arriva vivo. E noi diventeremo europei"

Rosario Murgida | Pubblicato il 29/10/2024 | **0** commenti

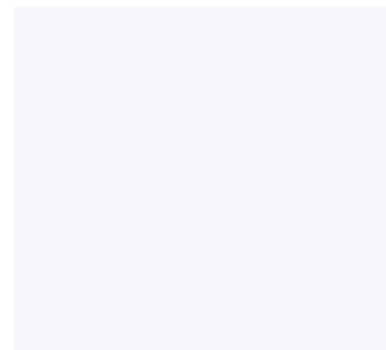
VIDEOPERTINA

Volkswagen Golf 8.5 Phev, che consumi!

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ADV



I PIÙ POPOLARI

01 Mercato europeo Nuova frenata a settembre: -4,2%

02 Transizione energetica Stop a diesel e benzina, Hoekstra gela l'Italia: la revisione della normativa resta al 2026

03 Lancia Primo sguardo alla Gamma

04 Volkswagen Fabbriche tedesche in sciopero: "Vogliamo chiuderne tre"

05 Emissioni 2025 Stellantis: "Se le elettriche non si vendono, produrremo meno termiche"

VEDI ALTRO



LA CITY CAR C... TUA PERSONALITÀ

Piccola, agile e silenziosa, offre praticità senza rinunciare allo stile.

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Alfredo Altavilla ha una lunghissima carriera nel settore automobilistico. Per anni braccio destro di Sergio Marchionne, oggi è Special Advisor di **BYD Europe**. Dunque, è nella posizione per fornire spunti interessanti sul futuro dell'industria europea e sulle sfide legate all'espansione dei cinesi nel Vecchio continente. Non a caso è stato invitato a **Quattroruote Next**, dove è stato intervistato dal nostro direttore, Gian Luca Pellegrini, affrontando diversi argomenti come il bando delle endotermiche nel 2035 ("Bisognerà vedere chi tra i costruttori ci arriva vivo") e, per l'appunto, le strategie del costruttore per cui lavora ("Tempo 18 mesi e si parlerà di noi come un produttore non cinese, ma europeo").

L'ultima volta che lei è salito su questo palco, era un manager della Fiat Chrysler. Da allora molte cose sono cambiate nella sua vita: perchè ha scelto BYD?

Negli ultimi tre anni ho collaborato con altri tre costruttori cinesi, su progetti specifici. Quando poi ho conosciuto la leadership di BYD, mi sono reso conto che questa azienda è qualcosa di completamente diverso da quello che ci si può immaginare. E in effetti, BYD non si presenta come un costruttore di automobili, ma come una tech company: per esempio, fornisce molti componenti elettronici alla Apple, è tra i maggiori produttori al mondo di pannelli fotovoltaici e di pistole. Il prossimo 18 novembre compie 30 anni di vita e in solo 30 anni è già arrivata a un milione di dipendenti. BYD ha 103 mila ingegneri e sviluppa 42 brevetti al giorno. Quindi, ho capito che quello che avevo davanti era una proposizione completamente diversa in termini di velocità per affrontare un mercato dell'automobile così difficile come quello attuale. E devo dirvi che vedere per la prima volta il loro processo di sviluppo prodotto è qualcosa di impressionante anche per chi è stato più di tre decenni nell'automobile: hanno una velocità completamente diversa da quello che si potrebbe immaginare. Dal prossimo anno arriveranno modelli

di automobili concepiti per il mercato europeo, anche perché l'obiettivo di BYD è estremamente chiaro: con le due fabbriche in Ungheria e Turchia, si punta a rendere l'Europa completamente autosufficiente in meno di 18 mesi in termini di output produttivo. Quindi non si potrà più parlare di BYD come un produttore cinese, ma europeo.

Cosa ha bloccato il progetto di una fabbrica in Italia?

Credo che questa volta il governo italiano abbia fatto uno sforzo senza precedenti per costruire un pacchetto di strumenti attrattivi per agevolare gli investimenti di potenziali nuovi costruttori, anche con la collaborazione di Anfia e della filiera. Nella mia vita professionale sono andato un po' in giro per il mondo a presentare progetti di installazione di stabilimenti e tipicamente si presenta un progetto e si chiede alle autorità locali un periodo di protezione in modo da ammortizzare l'investimento. In Europa, invece, si è fatto esattamente il contrario. Sono stati messi i dazi e abbiamo fermato la nostra attività di investimento. Personalmente, mi auguro che la misura venga rivista sul piano sia della durata, che dell'ammontare, perché è impensabile che la Cina non reagisca. I dazi non servono assolutamente a niente. Per quanto ci riguarda, sono solo un mal di testa passeggero, sicuramente fino a settembre dell'anno prossimo: una volta resa operativa la fabbrica in Ungheria non saranno più un problema.

Quanto è importante l'ibrido per BYD?

Abbiamo una tecnologia estremamente competitiva a livello di autonomia. Credo sia un modo intelligente di rispondere al processo di transizione ecologica in Europa. Se dovesse venire a qualcuno la malsana idea di imporre fazi anche sull'ibrido sarebbe un autogol.

Molti manager italiani sono stati assunti da BYD.

Sì, ma stanno arrivando dirigenti da tutta Europa. Credo sia un segnale importante se le persone si muovono dai costruttori consolidati per accettare questa scommessa.

Quanto è importante la creazione di una rete di concessionari?

Da quando ho preso questo incarico, abbiamo iniziato a investire in modo massiccio per creare in tutti i Paesi europei una rete capillare sia di punti vendita, sia di punti di assistenza. Abbiamo investito per creare una rete in grado di fornire ricambi con la stessa velocità dei concorrenti e lo stiamo facendo grazie ai concessionari e a un accordo con la Bosch.

Cosa pensa dello stop alla vendita di auto a benzina e diesel nel 2035?

Il bando delle endotermiche non è stato un errore, è stato una bestialità. La domanda è chi ci arriva, al 2035. Perché con dieci anni di multe da pagare, i conti sono presto fatti. In secondo luogo, credo che, così come è fatta, questa legislazione non può portare altro che a un processo di consolidamento senza che questo risponda alle necessità del mercato.

Focus ON

	Opel Astra Sports Tourer:	NFO PUBBLICITARIA
	Brembo: l'evoluzione dell'aftermark	NFO PUBBLICITARIA
	La city car che fa spazio alla tua	NFO PUBBLICITARIA
	Ligier: la gamma 2025 è pronta a	NFO PUBBLICITARIA
	Alfa Romeo Junior: un viaggio tra le	NFO PUBBLICITARIA
	Scopri le Colonnine di Ricarica	NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Cosa pensa degli incentivi e della situazione della filiera italiana?

Credo siano un'inutile e dannosa droga del mercato che non fa altro che alimentare le incertezze nel processo di acquisto dell'automobile.

L'incertezza è esattamente quello che distrugge la possibilità di creare un mercato pulito e competitivo. Sono fortemente contrario agli incentivi all'acquisto, ma anche assolutamente convinto della opportunità di incentivare in maniera massiccia due aspetti che ci devono portare a questa transizione: primo, l'Europa dovrebbe farsi carico della costruzione di un'infrastruttura di ricarica capillare. Secondo, è assolutamente necessario garantire un supporto alla filiera della componentistica. A tal proposito, penso che l'Italia abbia un'opportunità gigantesca, perché può giocarsi una partita importante anche nei confronti dei cinesi.

Si parla di un'ipotetica fusione tra Stellantis e Renault. Si farà o no?

La ritengo complicata da un punto di vista delle regole antitrust. Se si facesse, però, noi stapperemmo una bottiglia di champagne perché, grazie proprio all'antitrust, per noi si aprirebbero spazi di mercato enormi.

TAGS: [QUATTORRUOTE NEXT](#)

[ALFREDO ALTAVILLA](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

[VAI ALLO SPECIALE QUATTORRUOTE NEXT >](#)

[COMMENTA](#)

Disclaimer

ADV



ADV



regionale dopo il rinvio di una settimana

La discussione saltò per l'assenza di Bardi e di parte della Giunta. Sulla crisi dell'auto intervengono le imprese della filiera: "Sconcerto per i tagli del Governo"

29/10/2024

Auto parcheggiate nello stabilimento lucano di Stellantis

Martedì 29 ottobre, in Consiglio regionale, è il giorno di **Stellantis**. La discussione era stata prevista inizialmente per la seduta di lunedì 22 ottobre. L'assenza del presidente Vito Bardi e di alcuni esponenti della Giunta aveva però spinto la conferenza dei capigruppo, dopo le proteste dell'opposizione, a rinviare il confronto su una delle questioni più importanti per l'economia lucana, ovvero la crisi del settore dell'auto. Un solo punto, dunque, all'ordine del giorno della seduta straordinaria del pomeriggio: "Situazione stabilimento Stellantis di **Melfi** e indotto".

Nella seduta precedente i consiglieri di minoranza Lacorazza, Chiorazzo, Araneo, Bochicchio, Cifarelli e Marrese avevano espresso "rammarico per l'assenza del presidente della Giunta regionale e del Governo". La consigliera del M5s Araneo aveva anche abbandonato l'aula. Dai banchi della maggioranza erano invece emerse diverse posizioni: da quella dei consiglieri Galella e Casino, sull'impegno della Giunta nell'affrontare la crisi, a quella del consigliere Napoli, che aveva fatto appello al senso di responsabilità di tutti.

Le conseguenze della **difficile situazione del settore automotive**, che sta affrontando la transizione verso un nuovo modello produttivo, le stanno subendo diversi soggetti, come le aziende della componentistica. La sua organizzazione di rappresentanza, **l'Anfia**, ha espresso sconcerto per la "decisione del Governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il "fondo automotive" destinato all'adozione di misure a sostegno della

riconversione della filiera". La misura è contenuta nel disegno di legge di bilancio e "annulla questi mesi d'intenso lavoro del "Tavolo Sviluppo Automotive", che hanno portato Anfia, le parti sociali e le Regioni con vocazione automotive a proporre al Governo un piano d'azione per supportare la filiera", sottolinea l'associazione.

Alle rimostranze di Anfia ha risposto il ministro delle Imprese, Adolfo Urso: "Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica".

Tag San Nicola di Melfi Potenza stellantis

consiglio regionale



#GOVERNO

Addio incentivi auto? Governo taglia risorse del Fondo Automotive

Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Cosa significa la decurtazione dei fondi per l'industria automobilistica italiana? Quasi sicuramente addio agli incentivi auto 2025, se resta tutto così

Share on:     

di **Raffaele Dambra**   29 Ottobre 2024 - 12:45

A sorpresa il Governo, tramite la Legge di Bilancio 2025, **taglia quasi del tutto le risorse del Fondo Automotive** mandando il settore nel panico, come dimostrano le reazioni di **Anfia**, l'associazione che rappresenta la filiera dell'industria automobilistica, di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto, e dei principali **sindacati** del comparto. E pensare che poco più di due mesi fa, al Tavolo Automotive di agosto, **il ministro delle Imprese Adolfo Urso aveva confermato le risorse per complessivi 5,75 miliardi di euro fino al 2030**. Adesso, però, nelle pieghe della manovra di fine anno è spuntata una **decurtazione di 4,6 miliardi**, lasciando in pratica le briciole. Che significherebbe dire quasi sicuramente **addio agli incentivi auto 2025**.

CHE COS'È IL FONDO AUTOMOTIVE

Il Fondo Automotive era stato istituito dal Governo Draghi con il **decreto-legge n. 17/2022** per supportare, su base decennale, la **transizione ecologica** dell'industria automobilistica italiana. Da allora a oggi la maggior parte delle risorse è stata usata per **incentivare l'acquisto di veicoli a zero o a basso impatto ambientale**, rottamando nel contempo i vecchi veicoli inquinanti, mentre una piccola fetta è andata alle imprese per **riconvertire gli impianti**. Nei prossimi anni il Fondo Automotive avrebbe dovuto ancora contare su **750 milioni di euro per il 2025 e 1 miliardo di euro l'anno dal 2026 al 2030**. Ma queste cifre sembra che saranno notevolmente ridimensionate.

ANFIA: "TAGLIO DI 4,6 MILIARDI UN INACCETTABILE FULMINE A CIEL



Connettività, elettrificazione e sostenibilità: cosa può sfruttare già l'IAM?

Ultime notizie



Addio incentivi auto? Governo taglia risorse del Fondo Automotive



Motori con cinghia a bagno d'olio: quali sono e come riconoscerli

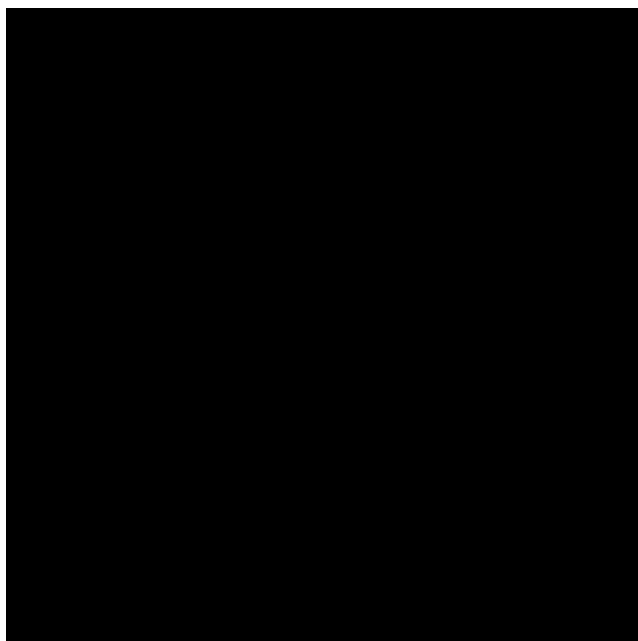


L'aftermarket indipendente tra sfide normative, tecnologiche e generazionali

SERENO”

Lo ha scoperto **l'Anfia**, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, leggendo la bozza della **Legge di Bilancio 2025** (che, precisiamolo, essendo una bozza può essere ancora modificata prima dell'approvazione di fine anno). **“Anfia, gli imprenditori e le imprese** (del comparto automotive, ndr) **sono sconcertati dalla decisione del Governo di *decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il Fondo Automotive* destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera”**, si legge nel comunicato dell'associazione.

“L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una *trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni* (quella che nell'UE prevede lo stop alla vendita di auto ICE nuove dal 2035, ndr). [...] Il taglio previsto dalla Legge di Bilancio 2025 è un **inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il Governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione. L'auspicio è quello di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera ed il Governo”**.



FEDERAUTO: “IL GOVERNO STA RINUNCIANDO A RILANCIARE IL COMPARTO AUTOMOTIVE”

Molto dura anche la reazione di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari, che pur ritenendo “*giusta*” l'attenuazione delle politiche dei bonus, che finora “*poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto*”, al contempo pensano che se viene **ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus** e se si tagliano addirittura i fondi per l'Autotrasporto, senza prevedere misure di supporto al settore sotto forma di una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, “*si sta semplicemente rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive*”.

SINDACATI: “A RISCHIO IL FUTURO DI MIGLIAIA DI FAMIGLIE”

Ovviamente imbufaliti pure i **sindacati**: per le segreterie nazionali di Fim, Fiom e Uilm, il Governo “*ignora un intero settore e le richieste di oltre 20 mila lavoratori che lo scorso 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale e alla manifestazione di Roma per chiedere un supporto concreto. Questa mobilitazione, anziché trovare ascolto e una risposta positiva, è stata seguita da un provvedimento che va nella direzione opposta a quella auspicata, mettendo a rischio il futuro di migliaia di famiglie e la sopravvivenza di una filiera strategica per il Paese*”.

ADDIO INCENTIVI AUTO? ECCO COSA PUÒ SUCCEDERE

E adesso che succede? Se il taglio sarà confermato, riducendo le risorse ad appena **200 milioni di euro per ciascun anno dal 2025 al 2030**, insufficienti per qualunque tipo di incentivo, si aprono due possibili scenari:

un **cambio di strategia** da parte del Governo, con la ricerca di nuove soluzioni per il sostegno al comparto automobilistico;

oppure la volontà di **recuperare risorse da un settore** nel quale in questi mesi, nonostante i

massicci stanziamenti, non è stato possibile segnare una vera discontinuità con il passato e si è invece registrato un progressivo **peggioramento dei numeri**, tanto sul mercato quanto sul fronte produttivo.

Per il momento il Governo si è limitato a commentare la vicenda con una **nota piuttosto laconica** a firma del ministro Urso, in cui si assicura che l'Esecutivo è impegnato a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli **strumenti necessari** per affrontare la sfida della transizione: *"Tutte le risorse andranno sul fronte degli **investimenti produttivi** con particolare attenzione alla **componentistica**, che è la vera forza del Made in Italy"*. Sarebbe dunque che ci sia di volontà di smetterla con gli incentivi auto, dirottando i soldi **direttamente alle imprese produttrici**, magari istituendo un nuovo fondo ad hoc. Vedremo cosa succederà e quali saranno le reazioni.

#GOVERNO #INCENTIVI AUTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



News
Ricambi e Accessori

Aftermarket & Flotte
Crash test

Cura e Manutenzione Auto
Forum

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -
SICURAUTO.it - Portale di informazione automobilistica © 2000-2024 - CLASTER Net, P.Iva PL6762503116

089849

- La transizione non carbura e il mercato europeo dell'auto va in crash

HOME > ECONOMIA

ADV

La transizione non carbura e il mercato europeo dell'auto va in crash

Il momento segna la difficoltà per il settore a partire dalla crisi in Germania, al calo del mercato in tutta Europa, ma in Italia ancora più forte, fino alla transizione che non sta andando nella direzione auspicata

Sara Dellabella
30 ottobre 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SVEN HOPPE / DPA / AFP

- Fabbrica di auto in Germania

AUTOMOTIVE STELLANTIS VOLKSWAGEN

5 minuti di lettura

AGI - La transizione non carbura e il mercato europeo dell'auto segna una brusca frenata. Potrebbe essere riassunta così la situazione dell'automotive che toglie il sonno ai governi europei: dalla competizione con la Cina sulle auto elettriche, alla crisi dei grandi marchi europei che segnano crolli nelle vendite. Volkswagen nei giorni scorsi, dopo aver tagliato le stime per il 2024, ha annunciato la chiusura di tre stabilimenti in Germania e di uno stabilimento Audi in Belgio.

ADV

In Italia, nella legge di bilancio è comparso un **taglio di 4,6 miliardi agli incentivi alla transizione**. Una misura che ha messo in allarme l'Associazione nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), che considera "impossibile sostenere le imprese senza le risorse" e aggiunge "nei prossimi mesi, se non si sostengono le aziende in difficoltà, rischia di esplodere una bomba sociale".

L'associazione che ha appreso dei tagli leggendo le tabelle, e senza una interlocuzione con il ministero lamenta che "la scelta ricade in un momento di particolare difficoltà per il settore a partire dalla crisi in Germania, al calo del mercato in tutta Europa, ma in Italia ancora più forte, fino alla transizione che non sta andando nella direzione auspicata". Intanto l'Europa prova a difendersi come può. Ieri la Commissione ha varato un pacchetto di dazi verso i marchi che esportano veicoli elettrici dalla Cina: 17% per il Gruppo Byd; 18,8% per il Gruppo Geely; 35,3% per il Gruppo Saic; 7,8% per Tesla; 20,7% per altre aziende che hanno collaborato all'indagine dell'Ue e, infine, 35,3% per tutte le altre società.

La Camera di commercio cinese ha chiesto la fine delle misure che considera "protezionistiche" e "siamo profondamente dispiaciuti e siamo insoddisfatti della decisione politicamente motivata".

I numeri

Decisione quella della Ue che sembra confortata dai numeri diffusi dall'Eurostat secondo cui nel 2023, quasi il 43% del numero totale di auto importate nell'Unione europea sono veicoli elettrici o ibridi, un aumento significativo rispetto alla quota osservata nel 2017, all'8%. In termini di valore, nel 2023 l'Ue ha speso 44,6 miliardi di euro nelle importazioni da paesi extra-Ue per auto ibride ed elettriche, un aumento del 21% rispetto al 2022 (36,9 miliardi). I primi tre paesi extra-Ue dai quali l'Ue ha importato auto elettriche sono stati la Cina, con 9,7 miliardi di euro (48% dell'import totale di auto elettriche), la Corea del Sud (4,3 miliardi di euro, 21%) e il Regno Unito (2,1 miliardi di euro, 10%).

Il vertice di Budapest

Ma non basta. Nel prossimo vertice di Budapest che si terrà il prossimo 8 novembre, i leader europei inseriranno nel documento finale un passaggio sul mercato dell'auto in Europa dove esprimeranno l'esigenza di "prestare particolare attenzione alle industrie tradizionali in fase di transizione, comprese quelle ad alta intensità energetica e l'industria automobilistica". In vista dell'appuntamento, Von der Leyen nei giorni scorsi ha avuto una serie di colloqui con i ceo di Bmw, Mercedes-Benz, e con gli Elkan.

Il presidente di Stellantis, ha fatto inoltre sapere che non parteciperà all'audizione alla commissione Attività produttive della Camera dei Deputati, perché non ci sarebbero "novità" rispetto a quanto riferito dal **ceo Carlo Tavares** lo scorso 11 ottobre. Lo scenario per l'auto è complesso e sembra non in grado di reggere la transizione auspicata per il 2035. I produttori europei sono in ritardo e scontano prezzi dell'energia più alti, la poca attrattività dell'elettrico tra il pubblico, anche dovuto a una difficoltà legata al potere d'acquisto. In questo contesto gli incentivi, appaiono l'unico strumento per incentivare la domanda e contrastare il mercato cinese che rischia di invadere le strade nostrane. Nonostante le sofferenze del comparto, la Commissione sembra voler tirare dritto sugli obiettivi del Green Deal europeo, a partire dallo stop del 2035 per le auto a motore termico.

Ma c'è una data su cui Germania e Italia provano a fare asse: ovvero **il 2026** quando per il piano è previsto un check e una **revisione al regolamento sul taglio delle emissioni**. Alcuni stati vorrebbero che il termine venisse anticipato al 2025, in modo da evitare ai produttori europei multe che potrebbero essere miliardarie. Per evitare le sanzioni molte case automobilistiche potrebbero interrompere la produzione dei veicoli diesel e benzina, con importanti ricadute occupazionali.

CONDIVIDI

ADV

NEWSLETTER

INSERISCI IL TUO INDIRIZZO MAIL

ISCRIV...

Con la registrazione, l'utente dichiara di aver preso visione delle Condizioni Generali del Servizio

SEZIONI

[Cronaca](#)[Estero](#)[Economia](#)[Politica](#)[Innovazione](#)[Cultura](#)[Spettacolo](#)[Lifestyle](#)[Sport](#)[Salute](#)[Scienza](#)[FORMAT AGI](#)[Video](#)[Fotostoria](#)[Podcast](#)

SPECIALI

[Vitamina-e](#)[Futuro UE](#)[Milano Cortina 2026](#)[Le Prochain Enjeu](#)[AGI](#)[Chi siamo](#)[Le Sedi](#)[La Storia](#)[Contatti](#)[Cookie Policy](#)

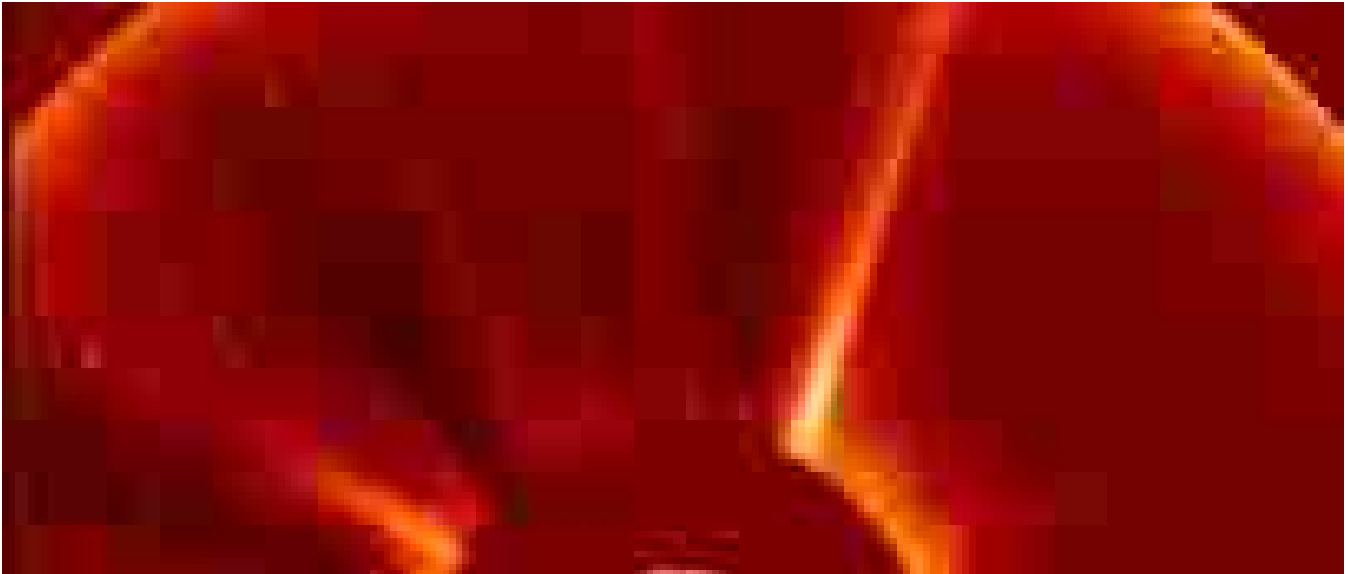
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

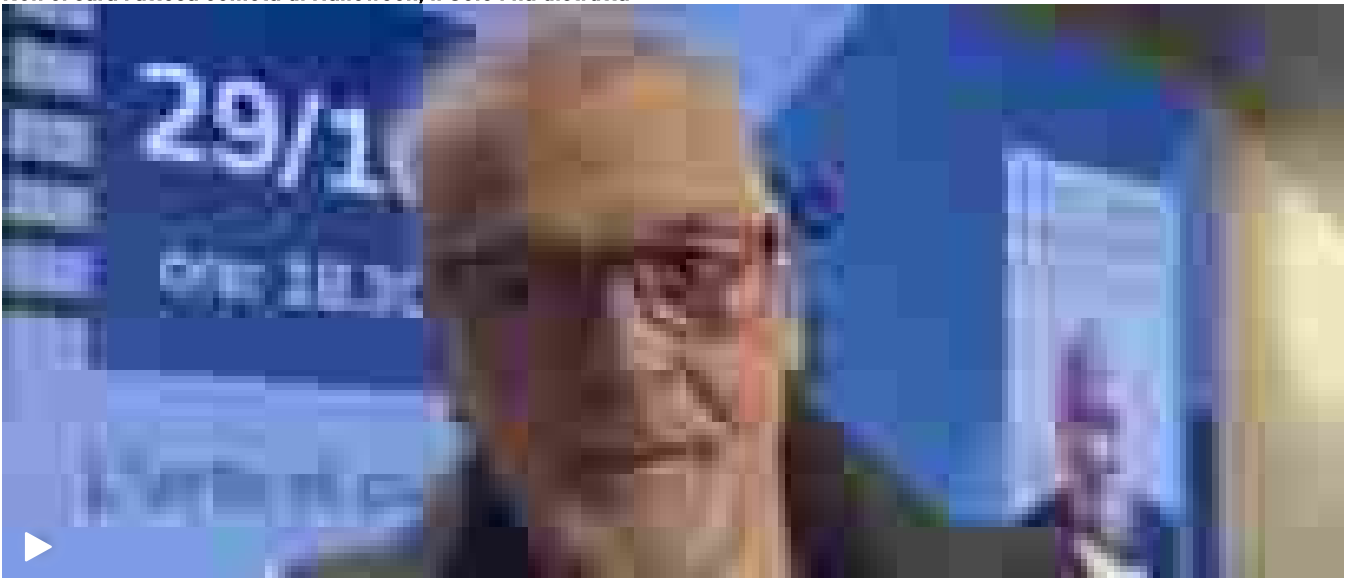
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Non ci sarà l'attesa cometa di Halloween, il Sole l'ha distrutta



Tacconi dopo il coma: "La fatica piu' grande della mia vita"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GUERCINO

Il più grande artista di Roma

Roma, Mattarella alla mostra su Guercino



Halloween, maschere e trucchi a misura di bambini



Cambia il titolo, va in onda la serie tv su Sarah Scazzi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Filiera automotive, 12% delle aziende pensa di lasciare settore

'Il 2024 anno arretramento, indicatori economici in calo'

TORINO, 30 ottobre 2024, 11:59

Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Le imprese della componentistica auto sono pessimiste, il 12% valuta addirittura l'uscita dal settore. Emerge dall'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana dell'Anfia e della Camera di Commercio di Torino.

Il 2024 viene considerato come "anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici", a partire dal fatturato che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un saldo del -32%. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli ordinativi interni (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli ordinativi esteri per il 50% degli operatori e saldo del -30%).

Per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'occupazione, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli investimenti fissi lordi, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%.

Attese sfavorevoli riguardano tutte le categorie di operatori, tranne il cluster degli specialisti dell'aftermarket.

Il quadro in Piemonte in termini prospettici si mostra ancora più negativo per tutti gli indicatori: in particolare per gli ordinativi interni ed esteri e per il fatturato. I piani di sviluppo delle imprese appaiono in larga misura influenzati dall'instabilità del quadro economico europeo (l'87% gli attribuisce una rilevanza almeno media) e dalle strategie delle case automobilistiche europee (l'82%, ma di alta rilevanza per il 55%).

"Il dato preoccupante è quel 12% di aziende che ritiene possibile uscire dal settore automotive, si stanno creando altre opportunità come aerospazio, medicale, macchine movimento terra e nautica. Si perde storia, cultura, competenze, tecnologie che sono nate in Piemonte" spiega Nicola Scarlatelli, vicepresidente della Camera di Commercio di Torino

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

12:11

Mattarella, l'Italia non è seconda a nessuno

12:10

Pm, "Aurora ha tentato di aggrapparsi, il fidanzato la colpiva"

12:04

Mattarella, non sono gli egizmi a governare la crescita

12:01

Salvini, i giudici comunisti si levino la toga e si candidino

11:57

Allarme a Stoccolma, trovata bomba a mano nel centro storico

11:55

La rete di spie aveva dati sul Centro anticrimine Informatico

Newsletter ANSA
Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella mail.

Iscriviti alle newsletter

Video >



A Roma controlli a tappeto della polizia in vista del Giubileo



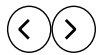
Oltre 50 morti in Spagna per le piogge torrenziali, Valencia l'area più colpita



Svezia, il trasporto pubblico "vola" sulle acque



Tacconi dopo il coma: "La fatica più grande della mia vita"

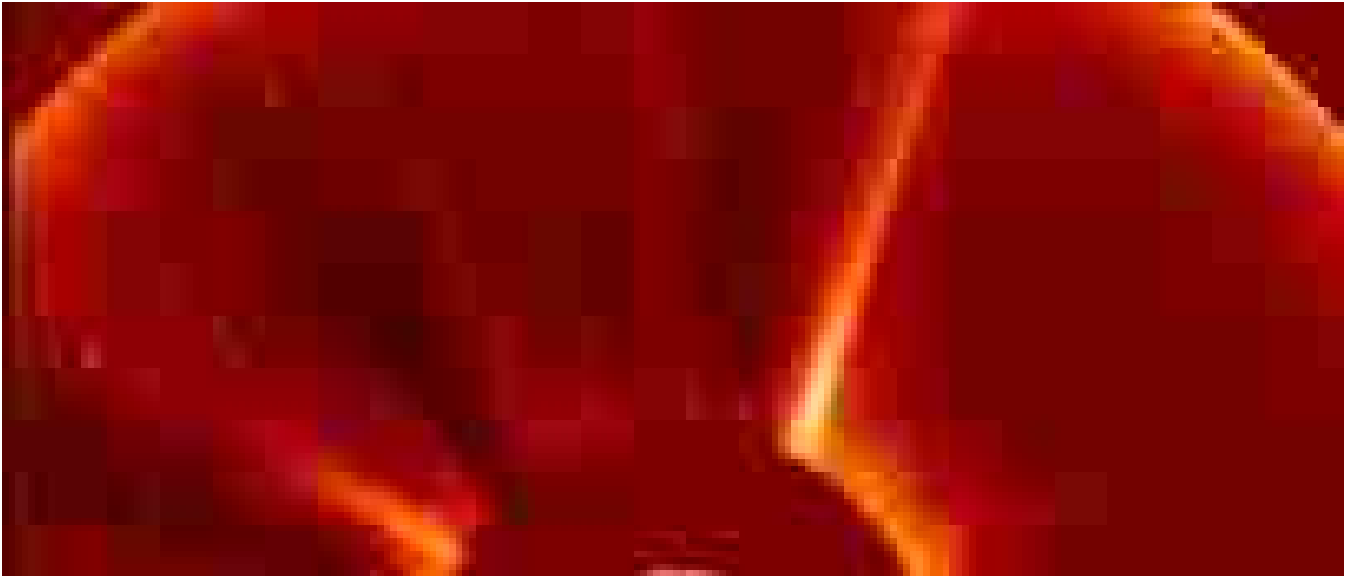


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



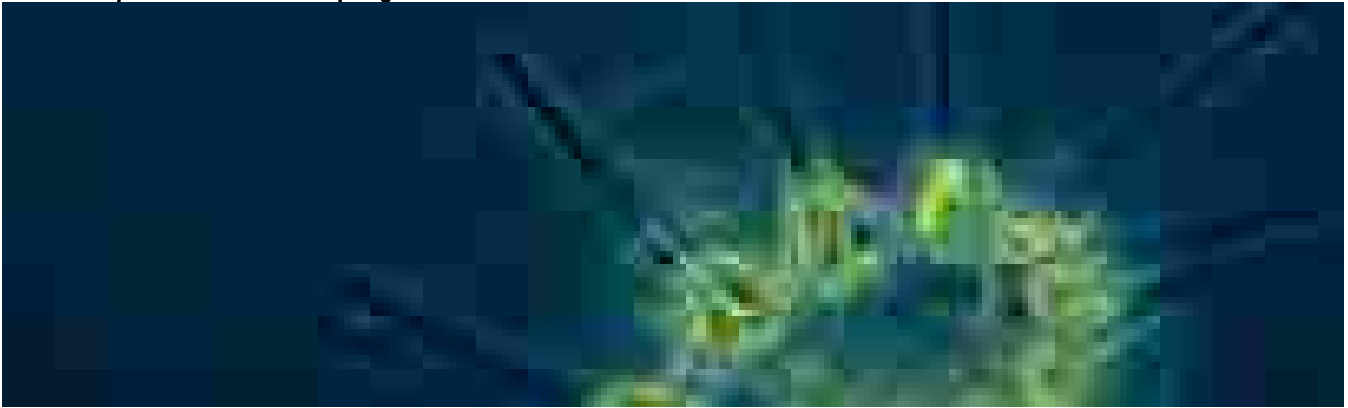
Non ci sarà l'attesa cometa di Halloween, il Sole l'ha distrutta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Tacconi dopo il coma: "La fatica piu' grande della mia vita"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Negli oceani una massa di fitoplancton come 250 milioni di elefanti



Halloween, maschere e trucchi a misura di bambini



Cambia il titolo, va in onda la serie tv su Sarah Scazzi

Temi caldi Dossieraggio Liguria Matilde Lorenzi Medio Oriente / **Economia**

Naviga :

Mimit, tavolo Stellantis convocato per giovedì 14 novembre

Con Azienda, Regioni sede di stabilimenti, sindacati e **Anfia**

ROMA, 30 ottobre 2024, 10:45
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro Adolfo Urso, ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Lo rende noto il ministero. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora di Economia

10:59

Per il Ponte del 1 novembre in viaggio 10 milioni di Italiani

10:45

Mimit, tavolo Stellantis convocato per giovedì 14 novembre

10:35

Borsa: Europa in calo in attesa del voto Usa, bene Ubs e Vw

10:20

Istat, Pil terzo trimestre invariato, +0,4% su anno

10:10

Borsa: Milano peggiora (-1%) dopo il Pil, stabile lo spread

Video di Economia >

09:55

Gusmeroll, rinnoverò richiesta di audizione di Elkann

Iscriviti alle newsletter

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

30 ottobre 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 14°C

askanews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024 | CINEMA VENEZIA 2024



SPETTACOLO VIDEONEWS

Michele Zarrillo: dopo 30 anni ancora mi emoziono con Cinque giorni

30 OTTOBRE 2024

ECONOMIA PRIMO PIANO

Stellantis, in audizione alla Camera i sindacati lanciano l'allarme. Mimit convoca tavolo

Fiom: misure straordinarie o non fermeremo effetto domino.

Fim: ammortizzatori stanno finendo, servono risorse

OTT 30, 2024 Automotive

info & imprese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Roma, 30 ott. (askanews) – “I tre sindacati metalmeccanici (Fim, Fiom e Uilm), che rappresentano più del 98%, sono uniti in una serie di proposte concrete per provare a salvare il sistema industriale del Paese. Non c’è abbastanza consapevolezza rispetto a quello che sta succedendo”, lancia così l’allarme il leader della Fiom, Michele De Palma, in audizione alla Camera nelle commissioni riunite delle Attività produttive sul gruppo Stellantis. Secondo De Palma “è necessario aumentare le risorse” per l’automotive e “non ridurle” e “avviare un pacchetto straordinario di interventi”, sottolineando che le risorse pubbliche ci devono essere “per chi decide di non delocalizzare e licenziare. Se l’effetto domino non lo fermiamo con un intervento straordinario – ha spiegato – ci troveremo a gestire migliaia di licenziamenti”. Il numero uno della Fiom ha inoltre ricordato che “il settore automotive è strategico. Un Paese che non ha un settore auto non è un Paese industriale. Il settore opera in un regime di monopolio” e “quest’anno rischiamo di produrre 300-400mila veicoli” rispetto a una capacità di 2 milioni.

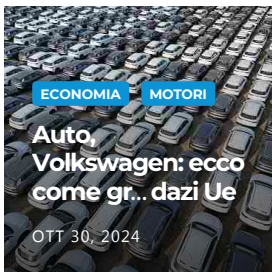
Allarme condiviso e rilanciato dal segretario generale della Fim, Ferdinando Uliano, che in audizione alla Camera nelle commissioni riunite delle Attività produttive sul gruppo Stellantis ha avvertito: nel 2025 “non avremo un grosso cambiamento, non ci sarà un’inversione di tendenza rispetto ai volumi” prodotti dal gruppo Stellantis. Servirà, pertanto, una “dotazione specifica” per finanziare gli ammortizzatori sociali perché “stanno finendo, tranne a Pomigliano e Atessa”. E “se finsi sono, l’azienda ci porterà i licenziamenti”. Uliano ha parlato di “scelta sciagurata” del Governo in merito al taglio di risorse per il fondo automotive. Ha ribadito che per Stellantis è necessario un accordo che “deve trovare una sua concretezza” perché “la situazione è in peggioramento. Abbiamo sollecitato un intervento della presidenza del consiglio, quella è la sede per un confronto. L’accordo di sviluppo deve riguardare Stellantis, ma anche le aziende della componentistica. Bisogna rivedere il piano industriale di Stellantis”. Uliano ha poi affermato che il piano industriale di Stellantis “effettivamente c’è”, ma “non è sufficiente. Servono interventi che ad oggi non riscontriamo da parte di Stellantis”. Per la Fim “diventa fondamentale che quell’accordo che noi stavamo tentando di costruire in sede

ministeriale (Mimit, ndr) trovi una sua concretezza, perché diversamente la situazione che noi vediamo è di continuo peggioramento”.

Uliano ha ribadito la necessità di un accordo di sviluppo per il settore auto, che dovrebbe riguardare in primo luogo Stellantis, ma anche le aziende della componentistica. “Deve prevedere una serie di impegni per quanto riguarda Stellantis – ha aggiunto – per rivedere quel piano che oggi non consente di dare tranquillità e prospettiva a un settore per noi importante. Bisogna invertire la tendenza al disimpegno di Stellantis”.

Il presidente della commissione Attività produttive della Camera, Alberto Gusmeroli, ha anche reso noto che rinoverà la richiesta di audizione del presidente di Stellantis, John Elkann, che ieri ha declinato l’invito ad andare in Parlamento in quanto non avrebbe nulla di più da dire rispetto a quanto riferito dall’amministratore delegato Carlos Tavares. Lo ha detto Gusmeroli aprendo l’audizione dei rappresentanti sindacali alla Camera.

Intanto, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, su indicazione del ministro Adolfo Urso, ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell’azienda, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell’Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Libia/Siria	Chi siamo
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Asia	La Redazione
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Nuova Europa	Area Clienti
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Nomi e Nomine	Disclaimer e
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	Crisi Climatica	Privacy
Sport	Technofun	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	TG Poste	Informativa

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: enzie rating non lo notino 11:55: Migranti: Salvini, a Bologna sentenza anti-italiana di giudice comunista 11:43: Antitrust: avvia

Home » **Economia**



Auto, il ministero convoca il Tavolo su Stellantis per il 14 novembre

Parteciperanno, oltre all'azienda e ai sindacati, anche la filiera dell'automotive e le regioni che ospitano le fabbriche

30 Ottobre 2024

Il ministero delle Imprese e del made in Italy su indicazione di Adolfo Urso ha convocato il Tavolo Stellantis per giovedì 14 novembre a Palazzo Piacentini. Sono stati invitati a partecipare i rappresentanti dell'azienda, delle regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell'Anfia (Associazione nazionale filiera italiana automotive).

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Tag: [Anfia](#), [auto](#), [automotive](#), [sindacati](#), [Stellantis](#), [Urso](#)

Condividi questa



Notizia:



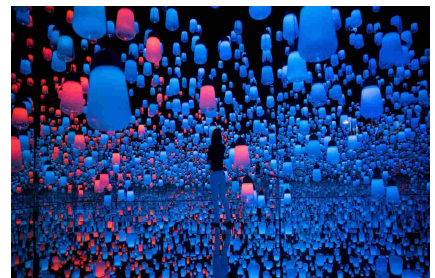
ULTIME NEWS



Volkswagen, utile crolla del 63% nel terzo trimestre



Pil invariato nel terzo trimestre, a +0,4% sull'anno



Il mercato dell'Ict italiano vale oltre 42 miliardi



Manovra, ci sarà un collegato dedicato alle nuove tecnologie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849