

IL TAVOLO SULL'AUTO

Stellantis, a Pomigliano tre e-car dal 2028

Dossier per il rilancio di Cassino
sospeso fino a dicembre;
confermato il numero di
modelli e-car destinati, a partire
dal 2028, a Pomigliano. Saranno
tre. Così Stellantis al Tavolo
Automotive al Mise. — a pagina 17

Auto, tre e-car a Pomigliano Cassino rimandato a dicembre

Tavolo automotive

Urso: «Con decreto
destineremo all'indotto
un miliardo di risorse»

Da Cappellano (Stellantis)
una anticipazione sulla
nuova Alfa Romeo di Melfi

Filomena Greco

Il dossier per il rilancio di Cassino resta sospeso fino a dicembre, legato a doppia mandata al Piano per Alfa Romeo e Maserati, mentre viene confermato il numero di e-car destinate a Pomigliano. Saranno tre. Il Tavolo Automotive convocato al Mimit è stato l'occasione per aggiornare lo scenario di una crisi, quella dell'industria europea, che si sta aggravando. Oltre che per ribadire l'impegno di Stellantis a sostegno delle produzioni in Italia e, per il Governo, di difendere la bontà del Dpcm da 1,3 miliardi e l'operato a Bruxelles. In occasione dell'incontro con Governo, sindacati, Regioni e indotto, il numero uno di Stellantis in Europa, Emanuele Cappellano, mostra in anteprima alcuni dei particolari del nuovo SUV Alfa Romeo assegnato a Melfi: «Entro fine 2027 - spiega - Melfi potrà contare anche su un nuovo modello Alfa Romeo, sul quale coinvolgeremo sempre di più la filiera locale». E ribadisce l'importanza dell'Italia nella geografia industriale del Gruppo.

Non mancano, però, i temi sospesi,

a iniziare dalla soluzione per lo stabilimento di Cassino - «nessuna chiusura in vista» ribadiscono i vertici di Stellantis - e dal potenziale ruolo in Italia di alleati cinesi come Leapmotor e Dongfeng, che hanno già un mandato chiaro per gli stabilimenti del Gruppo in Francia e Spagna. Sul fronte del Governo, il ministro Adolfo Urso ha ribadito le misure contenute nel Dpcm da 1,3 miliardi, a iniziare dal miliardo per la componentistica sotto forma di Accordi per l'innovazione e mini Contratti di sviluppo, senza però dare risposte sul recupero dei 250 milioni stanziati per il settore e poi «deviati».

Per Cappellano, all'origine della crisi che rischia di ridimensionare l'industria europea c'è un tema di mercato, anzitutto. «Dal 2019 il mercato ha perso circa 3 milioni di veicoli, che non pensiamo di recuperare nei prossimi anni. Oltre la metà sono auto piccole e veicoli commerciali, due segmenti chiave che storicamente trainano i volumi in Italia». A questa contrazione si somma l'impatto della concorrenza cinese, per un totale di 4,5-5 milioni di unità in meno in capo agli Oem europei. Un tema, quello dei volumi produttivi, ripreso dal presidente di Anfia, Roberto Vavassori, che cita le stime sulla produzione in Europa, in crescita con un tasso annuo all'1% al 2030, ma con i produttori cinesi destinati a rappresentare una quota del 7%. «L'epi-

centro della crisi è a Bruxelles» dice il ministro Urso. «Non è soltanto Volkswagen in grave difficoltà: la crisi sta investendo i principali costruttori europei e rischia di travolgere l'intera filiera industriale del continente». L'imperativo dunque, anche per Stellantis, è quello di correggere il tiro sui singoli capitoli, dal Regolamento sulle emissioni di CO2 all'Industrial Act.

Per i sindacati, il Piano Italia non basta. «Serve un piano industriale straordinario per salvare filiera e occupazione. Il Governo intervenga su costi energetici, ammortizzatori e aumenti le risorse per il settore» evidenzia Ferdinando Uliano segretario della Fim-Cisl. Per la Fiom, «è necessario un piano di ricerca, sviluppo e produzione che utilizzi a pieno la capacità installata di un milione e 500 mila veicoli, anche favorendo investimenti di nuovi produttori» dice Samuele Lodi. «Per realizzare una vera politica indu-



striaie riteniamo necessario un fondo straordinario pubblico e privato che solo per la filiera italiana investa ogni anno, nei prossimi 5 anni, due miliardi per innovare prodotto e processo» aggiunge. In una nota la Uilm definisce «un taglio ingiustificabile» il defianziamento del Fondo Automotive, da 4,5 a 1,3 miliardi, e ne chiede il ripristino. Per i sindacati, inoltre, serve man-

tenere aperta la possibilità di produrre batterie nel paese, dopo lo stop al piano per la Gigafactory di Termoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sindacati: serve un piano straordinario per sostenere produttori e componentisti

Secondo Anfia il peso dei produttori cinesi in Europa è destinato a crescere, «serve agire su Bruxelles»

Alla contrazione del mercato iniziata dal 2019 si somma l'impatto della concorrenza cinese

A Pomigliano.
Confermato il numero di e-car saranno tre



L'export cinese a più 27% Venduto 1 milione di auto

Dati record. A giugno l'incremento delle esportazioni è stato sostenuto da prodotti ad alta tecnologia e dall'automotive: per la prima volta veicoli oltre la soglia del milione di pezzi

Rita Fatiguso

Colpa o merito dell'intelligenza artificiale, la macchina delle esportazioni cinesi a giugno ha registrato un aumento del 27% sul 2025, molto meglio delle previsioni. A maggio, su base annua, le spedizioni erano cresciute appena del 19,4 per cento. Sempre a giugno le importazioni sono lievitato del 36% (+27,4% a maggio), in prevalenza a causa dei costi della guerra del Golfo.

Inizia davvero a far paura il surplus commerciale di Pechino schizzato a 125,6 miliardi di dollari rispetto ai 105,4 miliardi di maggio. Sembra non esserci fine alla crescita continua, non c'è dazio che tenga e nemmeno limiti o penalizzazioni motivate dai sussidi statali.

Stavolta è l'innovazione richiesta a gran voce dall'Occidente a offrire il destro alla crescita della bilancia commerciale, insieme alle auto, che hanno superato per la prima volta il milione di esportazioni il mese scorso (+70% l'incremento annuo in valore).

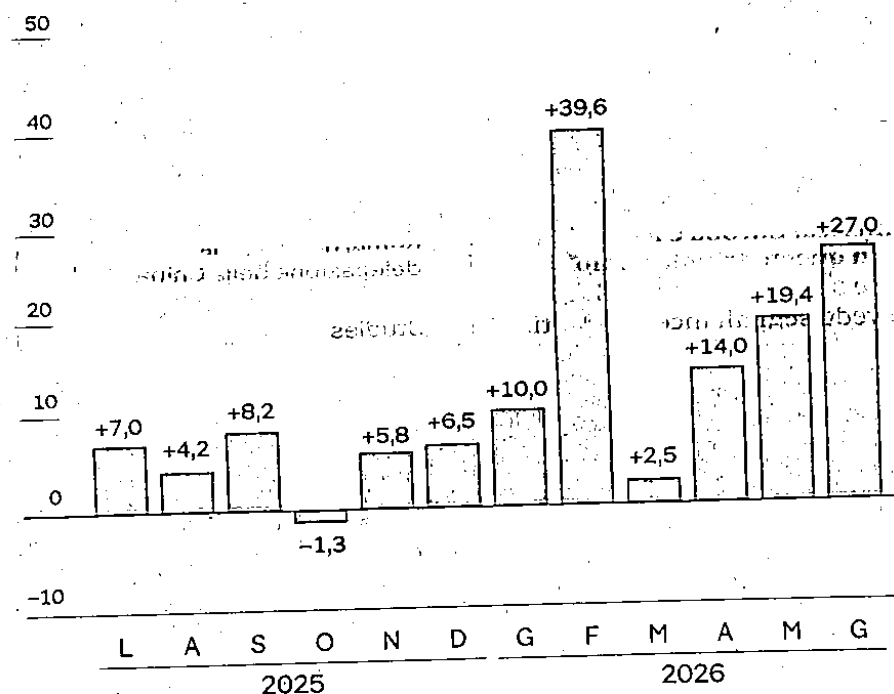
In dettaglio, il commercio di com-

ponenti elettronici, pezzi di ricambio per computer e altri hardware informatici è aumentato di quasi il 57%, raggiungendo i 5,1 triloni di yuan (circa 760 miliardi di dollari Usa) nella prima metà dell'anno. Altri strumenti - occhiali per l'IA, dispositivi di traduzione, esoscheletri e prodotti intelligenti affini - hanno giocato un ruolo importante, al pari dei semiconduttori i cui prezzi sono direttamente influenzati dal boom dell'IA.

I numeri sulle esportazioni di semiconduttori sono davvero impressionanti. Le spedizioni di circuiti integrati sono aumentate del 110,9% a maggio rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Nel primo semestre del 2026, le esportazioni cinesi di semiconduttori sono quasi raddoppiate. Il surplus commerciale della Cina è esploso fino a 105,4 miliardi di dollari solo a mag-

La crescita dell'export cinese

Var. % annua



Fonte: Amministrazione delle Dogane

gio, con le spedizioni dirette negli Stati Uniti che sono aumentate di circa il 36%. Parte di questo aumento probabilmente riflette il frontloading, dove le aziende accelerano gli ordini prima di potenziali aumenti tariffari.

Le apparecchiature per l'elaborazione dati, i server e le apparecchiature di rete che alimentano i carichi di lavoro, sono aumentate del 66,1%.

La Cina ha investito risorse nelle infrastrutture digitali con una strategia di investimento da centinaia di miliardi di dollari rivolta, in particolare, ai settori high-tech.

La domanda estera di prodotti cinesi rimane, quindi, robusta, e le esportazioni cinesi di veicoli, in particolare elettrici, ad alto valore aggiunto, trainanti.

La forza nella manifattura ha con-

Il valore delle auto esportate solo a giugno ha registrato un incremento annuale pari al 70 per cento

Anche l'import in crescita più del previsto: 36%, l'aumento più forte da cinque anni

tribuito a compensare la debolezza prolungata della spesa e degli investimenti interni innescata dalla crisi nel settore immobiliare.

Per aggirare ostacoli come i dazi più alti, le imprese cinesi hanno spostato le fabbriche altrove, inclusa l'Europa. La Cina ha inoltre esportato di più verso il Sud-est asiatico, l'America Latina e l'Africa, le esportazioni verso il Sud-est asiatico a giugno sono aumentate di quasi il 35% rispetto a un anno fa, mentre quelle verso l'Unione Europea e l'America Latina sono aumentate rispettivamente oltre il 18% e il 28%. Le esportazioni verso gli Stati Uniti sono aumentate di quasi il 14% rispetto all'anno precedente, nonostante le penalizzazioni e le incertezze croniche decise dall'amministrazione americana.

Domani sono in arrivo i dati sulla crescita economica per il trimestre aprile-giugno. I leader cinesi hanno fissato un obiettivo di crescita annuo dal 4,5% al 5% per quest'anno, leggermente inferiore alla crescita del 5% nel 2025. La scorsa settimana, il Fondo Monetario Internazionale ha alzato la previsione di crescita annuale della Cina di 0,2 punti percentuali, portandola al 4,6%. Ma ha dichiarato di aspettarsi che l'economia cinese espanderà solo del 4,1% nel 2027.

Ma se ci si allontana dal tema dell'esportazione, il quadro si complica rapidamente. Le vendite di auto in Cina sono crollate del 22% su base annua a maggio, prolungando una serie di cali mensili a due cifre. Il crollo è particolarmente significativo, le automobili sono uno degli acquisti di maggior valore per consumatori effettuati da una famiglia, diversi mesi consecutivi di cali a doppia cifra indicano qualcosa di più profondo della semplice instabilità stagionale. Un altro tassello si aggiunge alla difficoltà di spingere sui consumi interni, tallone di Achille della corazzata cinese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'attesa per le regole dei nuovi incentivi congela le commesse di robot in Italia

Macchine utensili

**Nel secondo trimestre
mercato interno a -38,7%
In frenata anche l'export**

Luca Orlando

Male i mercati esteri, male anche l'Italia. Nel secondo trimestre 2026 è negativo il dato della raccolta ordini per le commesse di macchine utensili, con l'indice elaborato dal Centro Studi & Cultura di Impresa di Ucimu-Sistemi per produrre a fare segnare un calo del 25,8% rispetto al periodo aprile-giugno 2025. Ponendo a 100 il valore del 2021, l'indice si è attestato a 47,8.

Risultato maturato per le difficoltà che i costruttori italiani hanno incontrato sia sul mercato interno

che su quello estero. Invertendo la rotta dopo la crescita dei primi mesi dell'anno, gli ordini raccolti oltreconfine hanno segnato un decremento del 15,3% rispetto al secondo trimestre del 2025. Ad appesantire la media è però il dato interno, con il mercato nazionale a cedere il 38,7%, esito legato all'effetto-attesa delle norme attuative sui nuovi incentivi, in mancanza delle quali molti investimenti sono stati messi in stand by. Mettendo insieme primo e secondo trimestre dell'anno, la riduzione degli ordini sul mercato interno è di oltre il 32%.

«Le imprese - commenta Rosa - hanno atteso i chiarimenti dell'iperammortamento per confer-

**6 Rosa: «Dopo l'avvio
del portale gli ordini
cominciano ad arrivare,
bene la stabilità della
misura fino al 2028»**

mare le loro intenzioni di acquisto. Dal 12 giugno, giorno in cui tutti i passaggi operativi sono stati completati, l'iperammortamento sta dando i suoi frutti. Da subito abbiamo rilevato un cambio di atteggiamento degli utilizzatori italiani: gli ordini cominciano ad arrivare. Dovremo però attendere ancora qualche mese affinché l'effetto sia ben espresso nelle nostre rilevazioni ma siamo decisamente fiduciosi. Anche perché, nel frattempo, abbiamo il dato del Ministero delle Imprese e del Made in Italy che al 9 luglio segnalava l'insierimento di 7.000 comunicazioni sulla piattaforma GSE per un valore di 2,5 miliardi».

La scommessa è ora quella di una ripresa sostenuta nella seconda parte dell'anno, tenendo conto di previsioni 2026 di UciMu che vedono una produzione in crescita di quattro punti trainata da un rialzo quasi doppio delle consegne

interne, ipotesi da concretizzare tra luglio e dicembre.

«Al Mimit - conclude Rosa - va il grande merito di aver previsto per questo incentivo una durata pluriennale. La sua operatività fino a settembre 2028 dovrebbe garantire una programmazione ragionata degli investimenti in nuove macchine utensili e tecnologie di produzione da parte dei clienti italiani, permettendo anche a noi costruttori di pianificare l'attività di produzione sul medio periodo. L'auspicio è quello di veder tornare presto il mercato italiano sui livelli del 2021-2022 quando valeva oltre 6 miliardi di euro (ora siamo a 4,5 ndr.). Anche perché la nostra industria manifatturiera ha necessità di innovare per mantenersi competitiva nel contesto internazionale dove digitale e AI stanno ridisegnando completamente le regole del gioco».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6

Dal 12 giugno sono stati completati tutti i passaggi operativi per l'iperammortamento

**Il governo
ha defanziato
il fondo: era 4,5
miliardi nel 2024,
ora solo 1,3**

Automotive, il nulla oltre le cortesie tra Urso e Stellantis

Sindacati all'attacco: «Tavolo inutile, risorse insufficienti di fronte alla crisi». Anche le regioni si sfilano: «Dall'ex Fiat solo promesse»

LUCIANA CIMINO

■ Alla crisi dell'automotive si risponde con la promessa della produzione di auto di lusso. Il dramma che stanno vivendo gli operai metalmeccanici del comparto si è trasformato, nelle mani del governo, in una farsa. Il tavolo nazionale organizzato dal ministro delle Imprese e made in Italy, Adolfo Urso, più che un confronto tra amministratori, imprese e parti sociali si è rivelato una *convention* aziendale di Stellantis, con tanto di annunci a sorpresa. Emanuele Cappellano, responsabile Europa della multinazionale guidata da John Elkann, ha svelato con un *teaser* il nuovo *suv* della Alfa Romeo che sarà prodotta a Melfi dalla fine del 2027. In realtà niente più che un dettaglio, rosso cromato, della parte posteriore della futura vettura. «È il massimo che posso condividere in questo momento - ha spie-

gato Cappellano - ma, come vedete, è già pronta e coinvolgeremo di più anche la filiera locale». Per poi tentare di rassicurare gli astanti sull'impegno dell'ex gruppo Fiat in Italia che, per il dirigente, «trova conferma nei 7 miliardi di euro che destiniamo ogni anno ad acquisti da fornitori italiani, siamo al lavoro per migliorare la collaborazione con l'indotto».

TRA STELLANTIS E IL GOVERNO è tornata l'armonia. Il Piano Italia «è stato in gran parte raggiunto e in alcuni casi superato», ha affermato Cappellano. Urso ha elogiato la ripresa della casa automobilistica parlando di «risultato ancora più significativo se confrontato con quanto sta accadendo altrove,

a cominciare dalla Germania».

E il responsabile Europa ha promosso il dpcm del ministro (di prossima approvazione): «Va nella giusta direzione».

IL PROVVEDIMENTO stanza un miliardo per le piccole e medie imprese «attraverso accordi per l'innovazione e mini contratti di sviluppo», conferma gli interventi per veicoli commerciali, *retrofit* e infrastrutture di ricarica, «introducendo anche il noleggio sociale per le famiglie fragili», ha spiegato il titolare di Palazzo Piacentini. Per Urso, contestato in questi anni per la sua scarsa reattività di fronte alle crisi industriali e costretto quindi a frasi iperboliche, il dpcm «segna una svolta netta rispetto al passato, supera una stagione di incentivi frammentati e poco efficaci con una vera politica industriale». A riportare la discussione sui binari della realtà sono stati i sindacati (con la consueta eccezione di quello di destra, l'Ugl) e gli amministratori dei territori non coinvolti negli annunci di Stellantis, come Termoli e Cassino. Anche perché il 2026 si conferma un anno critico, con l'Italia che rischia di restare sotto la soglia delle 500 mila unità prodotte rispetto a una capacità molto superiore. «Non siamo più disponibili ad ascoltare parole come "faremo": a fronte delle promesse formulate negli anni, Termoli continua a ricevere soltanto mortificazioni», l'attacco della regione Molise. Persino la giunta laziale, guidata dal fedelissimo di Meloni, Francesco Rocca, è scettica: «Appreziamo l'esclusione di ipotesi di chiusura ma ora serve un piano industriale chiaro con volumi e modelli definiti». La mobilitazione delle regioni è massima, anche perché la crisi della Volkswagen avrà ricadute an-

che nell'indotto italiano: il 7 settembre una delegazione sarà a Bruxelles.

ANCHE PER LE ORGANIZZAZIONI dei lavoratori «il tavolo è stato insoddisfacente: un fondo di poco più di un miliardo di euro non può essere considerato un passo in avanti, servono due miliardi l'anno per innovare», hanno spiegato Michele De Palma e Samuele Lodi della Fiom Cgil. Anche per la Fim Cisl la cifra offerta dall'esecutivo è «una goccia nel mare rispetto alla crisi, serve spostare il baricentro dai bonus acquisto al supporto diretto alla capacità produttiva». «La situazione drammatica necessita di un intervento maggiore - ha commentato il leader della Fim, Ferdinando Uliano - bisogna garantire gli ammortizzatori sociali ed evitare licenziamenti sommersi, soprattutto nelle piccole realtà». Ha poi ricordato «il defanziamento del fondo, passato dai 4,5 miliardi del 2024 a 1,3, incomprensibile in un momento di massima difficoltà». «Servono risorse - ha aggiunto - non basta dire "lo avevamo detto che c'era una transizione non governata"». L'argomento principale del governo è: «La colpa è della Ue». Anche su questo Urso e Stellantis sono d'accordo. «L'epicentro della crisi è a Bruxelles, nelle follie del *green deal* che ha favorendo la Cina», ha ribadito il titolare del Mimit. Anche Cappellano ha chiesto con Anfia, Iveco e Ferrari alla Commissione Ue di essere annoverati tra i settori energivori. Usb: «Il fondo automotive è stato depauperato, occorre ripristinare integralmente le somme sottratte».



Auto, bocciato il piano di Urso “Pochi soldi per frenare la crisi”

di **DIEGO LONGHIN**

ROMA

Soldi insufficienti». Il giudizio di Fim, **Fiom** e Uilm espresso al tavolo sull'auto convocato al ministero delle Imprese e del made in Italy è unanime. Va bene invece il pressing su Bruxelles per rivedere le regole: da quelle sulla transizione verso l'elettrico - mantenendo le ibride vetture anche dopo il 2035 - all'approvazione rapida della clausola "made in Europe" con l'Industrial acceleration act. Elementi che il ministro Adolfo Urso, da sempre contro il *green deal*, ritiene necessari e da realizzarsi nel 2026. Senza risorse, però, ribattono i sindacati, il confronto resta un «tavolo senza gambe». Anche perché, tra concorrenza cinese in crescita e pandemia, il mercato europeo ha perso 4,5 milioni di vetture dopo il 2019, secondo Emanuele Cappellano, capo dell'Europa allargata di Stellantis.

Il fondo da 1,35 miliardi fino al

2030, che sarà utilizzato per il 70% per sostenere le imprese e per il 30 per gli incentivi, compresi bonus per i veicoli commerciali, colonnine, retrofit gas e leasing sociale, «non basta per affrontare la crisi del settore», dicono le tre sigle. Per **Michele De Palma** e Samuele Lodi, segretario e responsabile auto della **Fiom-Cgil**, è «una dotazione insufficiente». La **Fiom** chiede una strategia vera e avverte che l'Italia non può essere «l'unico Paese con un'industria auto insediata che non ha almeno uno stabilimento per la produzione delle batterie». Il governo, sostengono i metalmeccanici Cgil, «deve avere un ruolo da regista» e dare risposte «chiare e precise» anche «su eventuali investitori cinesi, non lasciando gestire la questione solo a Stellantis e ai suoi partner».

Preoccupato Ferdinando Uliano, segretario Fim-Cisl: «La situazione è drammatica, lo dimostra quanto sta avvenendo in Germania con Volkswagen». Secondo Uliano l'intervento del governo è «molto limitato». Su Stellantis, la Fim vede un cambio di passo, ma chiede che riguardi tut-

ti gli stabilimenti, compresi Cassino e Termoli. «E non si abbandoni l'idea di una fabbrica delle batterie», insiste Uliano. Davide Sperti e Gianluca Ficco, segretario e responsabile auto Uilm, chiedono di «modificare con urgenza le regole europee più controproducenti per l'auto e di ripristinare il fondo nazionale automotive». Il comparto vive una «violenta crisi» e il taglio dai 4,5 miliardi del 2024 agli attuali è «ingiustificabile e incomprensibile».

Cappellano giudica le misure di Urso «nella giusta direzione» e rivendica la centralità dell'Italia, ricordando i sette miliardi l'anno di acquisti da fornitori nazionali. Poi annuncia la nuova Alfa Romeo, ribattezzata «nuova Tonale», che sarà prodotta a Melfi e verrà presentata ai fornitori il 29 settembre. «Alcuni risultati del Piano Italia sono stati raggiunti, altri superati», e invita però «l'Europa ad accelerare sui dossier aperti».

Il tavolo del ministero
delude i sindacati
In Europa persi 4,5 milioni
di vetture dopo il Covid



Urso all'Europa: "Entro l'anno le riforme per l'industria"

Le Regioni: una Zes per l'auto

Piemonte e Veneto: "Misure non rinviabili". Dall'esecutivo 1,3 miliardi per il settore
Il manager Cappellano conferma gli impegni di Stellantis in Italia, inclusa Mirafiori

PAOLO BARONI
SARA TIRRITO
ROMA

Una Zes, una Zona economica speciale ad hoc per sostenere l'industria dell'auto. La proposta è stata lanciata ieri dal presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio al tavolo nazionale dell'automotive convocato a Roma dal Mimit, proposta subito raccolta dalle altre Regioni dove è presente Stellantis coi suoi stabilimenti. «Come Regioni del Nord, ne abbiamo parlato anche stamattina - ha spiegato Cirio - siamo al lavoro e ringrazio il governo per l'attenzione, per l'istituzione di una Zes, una Zona economica speciale proprio per sostenere lo sviluppo dei nostri territori e gli investimenti. Come presidente della Regione Piemonte ritengo che potrebbe anche essere una Zes mirata, ad esempio a sostenere l'industria dell'auto in questo momento particolarmente delicato e nel contesto emergenziale europeo in cui ci troviamo».

Identica richiesta di una Zes «di filiera» è arrivata dalla vicepresidente del Lazio, Roberta Angelilli, a cui stanno a cuore i destini di Cassino, e dall'assessore allo Sviluppo della Basilicata, Francesco Cupparo, che punta invece a consolidare il ruolo dello stabilimento di Melfi e della sua importante rete di fornitori.

«La Zes del Nord? Il dibattito che si è aperto tra i governatori e Confindustria sulle misure per la competitività dimostra che il tema è ormai maturo e non più rinviabile» ha di-

chiarato ieri il presidente della Regione Veneto, Alberto Stefani, che a sua volta chiede al governo di estendere il perimetro delle Zone Logistiche Semplificate (Zls) già presenti in Veneto per difendere meglio dalla concorrenza le imprese delle aree di confine.

Da Nord a Sud è però l'industria delle quattro ruote quella che soffre di più. «A Mirafiori un tempo si facevano 400 mila macchine all'anno, nel 2025 se ne sono fatte 30 mila, ora aspettiamo il mantenimento degli impegni di Stellantis sul 2026. È evidente - ha argomentato Cirio - che gli stabilimenti Stellantis e tutta la filiera sono tarati per volumi importanti e quindi torno a chiedere all'azienda di valutare l'arrivo di un nuovo modello per accompagnare questa fase di transizione, in attesa della nuova 500 dal 2030». Sullo sfondo, la fragilità dell'indotto e un'Europa giudicata troppo severa: «Oggi noi esportiamo il 70% della componentistica all'estero e in particolare in Germania, e quindi le nostre aziende sono particolarmente colpite dalla crisi dell'industria dell'auto tedesca».

Di qui l'appello a Bruxelles del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso: «L'Europa è l'epicentro della crisi dell'auto. L'Italia sta indicando la via della rinascita industriale nel Vecchio Continente. Ora però bisogna intervenire subito per proteggere le filiere». Durante l'incontro Urso ha poi confermato 1,35 miliardi di investimenti per l'auto introdotti con un apposito

Dpcm per il 2026-2030 e ha citato uno studio del Boston Consulting Group secondo cui in Europa c'è una sovracapacità di oltre 5 milioni di veicoli, pari a più di 35 stabilimenti su circa 90 ed indicato in Bruxelles «l'epicentro della crisi, con le follie del Green Deal che hanno messo in ginocchio l'industria automobilistica europea, favorendo la tecnologia e la produzione cinese. Non è soltanto Volkswagen in grave difficoltà: la crisi sta investendo i principali costruttori europei e rischia di travolgere l'intera filiera del continente». Da qui l'urgenza di vedere nel 2026 deve essere «l'anno delle riforme» a partire da una rapida attuazione dell'Industrial Accelerator Act. «Se non interveniamo subito, la transizione si trasformerà in deindustrializzazione». Urso ha però elogiato Stellantis, che si sarebbe mossa in vantaggio sui tedeschi. «Gli altri sono ancora in mezzo al guado - ha detto - ma Stellantis ha già cambiato radicalmente rotta rispetto alla gestione fallimentare di Tavares».

Questi stessi risultati sono stati rivendicati dal responsabile delle attività europee di Stellantis, Emanuele Cappellano, che



ha ricordato come nel secondo trimestre il gruppo ha registrato 1,6 milioni di consegne globali (+10%) e in Italia, nei primi sei mesi, le immatricolazioni sono cresciute di quasi il 7%, quota che sfiora il 16% con Leapmotor. Restano però «profonde criticità strutturali», ha poi ammesso, ricordando che dal 2019 il mercato europeo ha perso circa 3 milioni di veicoli, per oltre metà auto piccole e commerciali, insidiati dalla concorrenza cinese oltre il 10% del mercato. Per il 2027 ha annunciato l'aggiornamento della 500 elettrica a Mirafiori con nuove batterie e un nuovo detta-

glio sull'Alfa Romeo a Melfi, rilanciando poi l'idea di un Made in Europe che non premi solo l'assemblaggio ma anche design, ricerca, ingegneria e componentistica. Le fragilità del comparto auto preoccupa non poco anche i sindacati. «Occorre trasformare le parole ai tavoli in reali accordi con Governo, Regioni e aziende per rilanciare l'industria della mobilità e garantire l'occupazione» ha chie-

sto ieri la **Fiom** sollecitando un intervento straordinario della Commissione europea e del governo che dovrebbe investire 10 miliardi di euro in 5 anni in un fondo straordinario destinato a innovare prodotto e processo in modo da rilanciare le nostre produzioni. —

S Le parole

Zes

Le Zone economiche speciali (Zes) sono uno strumento di politica industriale e territoriale volto a favorire lo sviluppo economico, attrarre investimenti e ridurre i divari tra le regioni. Nate in Italia nel 2017 come otto Zes regionali, sono confluite con la riforma del 2024 in un'unica Zes per il Mezzogiorno, che estende agevolazioni fiscali, crediti d'imposta e semplificazioni a tutti i Comuni del Sud, con nuove misure per lavoro, infrastrutture e fondi Pnrr

Zls

Le Zone logistiche semplificate (Zls) possono essere istituite nelle regioni classificate come "più sviluppate" dalla normativa Ue in territori in cui sono presenti porti, aree retroportuali, piattaforme logistiche e interporti. Vanno istituite in uno spazio limitato nella regione per una durata minima di sette anni. Prevedono semplificazioni nelle procedure burocratiche, autorizzative, doganali e fiscali per le imprese, per favorire investimenti e crescita economica

“

Adolfo Urso
Ministro delle imprese

Se non interveniamo subito, la transizione si trasformerà in deindustrializzazione travolgendo la filiera

“

Emanuele Cappellano
Responsabile Stellantis per l'Europa

Il criterio di Made in Europe deve includere tutto il valore aggiunto e non solo l'assemblaggio

Cirio: norme mirate sull'automotive per sostenere lo sviluppo dei territori

A Roma

Ieri il tavolo sull'automotive, presenti il ministro delle imprese Stellantis, i sindacati e le Regioni



di **Francesco Bertolino**

Auto, la corsa dei cinesi: un milione di auto esportate

A giugno la Cina ha esportato oltre un milione di auto, il 71% in più rispetto all'anno scorso. E dire che, fino a pochi anni fa, il mercato cinese era terreno di conquista e di lauti profitti per i gruppi occidentali. A partire dal 2020, però, i marchi locali hanno preso il sopravvento in patria per poi proiettarsi al di fuori dei confini. In Asia e Sudamerica, ma sempre di più anche in Europa. Quest'anno, così, l'export cinese dovrebbe sfondare i 10 milioni di veicoli, più che doppiando il dato giapponese (4 milioni) e

tedesco (3,8). Merito della superiorità nell'elettrico e di design accattivanti, certo. Ma colpa anche dei tormenti dei marchi cinesi sul mercato domestico. Per la prima volta da decenni, infatti, nel 2026 le vendite di auto in Cina caleranno, e del 10%. Da qui l'urgenza dei costruttori di esportare per assorbire l'enorme sovraccapacità produttiva delle loro fabbriche, accettando anche di sacrificare i loro profitti. D'altronde, l'ascesa delle case cinesi è frutto di un piano del governo di lungo termine: fare della Cina una superpotenza dell'auto, costi quel che costi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA