

L'accusa dell'amministratore delegato Eni

Descalzi: «Auto green, in Europa ideologie ridicole che ci uccidono»

Nando Santonastaso a pag. 4

Lo sdegno di Descalzi «Ideologie ridicole ci faranno morire»

► L'amministratore delegato dell'Eni: «Sull'automotive stiamo subendo politiche dettate da minoranze in Europa»

**«IN CINA REGOLE DIVERSE
NON GIOCHIAMO
LO STESSO GIOCO
LORO HANNO PUNTATO
SU SOVRANITÀ
ENERGETICA»**

**IL REBUS DEI DAZI
CON PECHINO
SULLE AUTO ELETTRICHE
ORA SONO PROVVISORI
PESA LA CONTRARIETÀ
DELLA GERMANIA**

IL CASO

Nando Santonastaso

Non solo la forte iniziativa del governo italiano che con il ministro delle Impese e del Made in Italy, Adolfo Uso, ha sollecitato l'UE ad anticipare al 2025 la verifica dello stop ai motori benzina e diesel prevista nel 2035, recependo le istanze del mondo dell'industria. Ieri, con toni anche piuttosto duri, è stato il numero uno di Eni Claudio Descalzi, uno dei manager a maggiore caratura internazionale del Paese, a dire chiaro e tondo che la linea scelta dall'Europa nella precedente legislatura per la gestione della transizione energetica è a dir poco sbagliata. «Insulsa e ridicola» ha detto testualmente a proposito della questione relativa all'abolizione tra dieci anni dei motori endotermici a vantaggio del solo elettrico.

«Non voglio essere antieuropeo ma anche la stupidità ucci-

de e ci sta uccidendo perché dobbiamo subirla sulla base di ideologie ridicole che ci vengono dettate da una minoranza dell'Europa, non una maggioranza, e noi dobbiamo continuare a digerirle e a chinare il capo, morendo lentamente», ha spiegato nel suo intervento alla giornata dell'economia di Milano. C'è un errore di base, per Descalzi: «L'Europa non potrà mai paragonarsi anche come compattezza e capacità energetica con Cina e Stati Uniti. La Cina ha diversificato il proprio mix energetico», favorita dal fatto che compete «con regole del gioco completamente diverse. Negli ultimi anni la nostra competizione era concentrata nel ridurre le emissioni, la loro per crescere ed essere sovrani dal punto di vista energetico. E poi ci chiediamo "perché crescono più di noi"? Non stiamo giocando lo stesso gioco...», sottolinea.

I DAZI ALLA CINA

Le parole arrivano a poche ore dal voto con il quale il Parlamento europeo ha dimostrato di non avere una maggioranza credibile sul tema dei dazi all'importazione delle auto elettriche cinesi (la Commissione è andata per la sua strada e tutto ora dipenderà dall'esito delle trattative con Pechino: se sarà fumata nera, i nuovi dazi da provvisori diventeranno definitivi).

Ma cadono nel bel mezzo della profonda crisi dell'auto in Italia e in Europa nella quale le incognite sulle motorizzazioni elettriche giocano un ruolo pe-



so decisivo. Secondo lo Smart Mobility Report 2024, di Energy&Strategy della School of Management del Politecnico di Milano, di cui si legge sul sito del Corsera, per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 sarebbe necessario immatricolare in Italia più di 800 mila veicoli elettrici all'anno contro i 130 mila medi annui del triennio 2021-2023. Il fatto è che il 2024 ha segnato una evidente, pesantissima inversione di tendenza in tutta Europa.

Se nel 2023 era stata immatricolata quasi un'auto elettrica su quattro, i primi 8 mesi dell'anno in corso hanno visto scendere l'incidenza di nuove auto elettriche al 21,2%, con un calo in tutti i principali mercati auto europei tranne il Regno Unito. In Italia come in Spagna, siamo praticamente a livello di stagnazione vera e propria, con un -12,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. È vero che crescono nel 2023 le infrastrutture di ricarica (+35% rispetto al 2022 quelle ad accesso privato) ma il rapporto puntualizza che «si rischia di avere una rete di ricarica sottoutilizzata che non potrà» supportare pienamente la transizione elettrica.

I SINDACATI

A chiarire lo scenario almeno del presente è stata poi la Fim Cisl in un report sull'andamento del mercato di Stellantis in Italia che l'azienda ha in parte

criticato, sottolineando l'esigenza di valutare i numeri nel loro complesso e in ogni caso in un contesto generale, ma che di sicuro mette il dito in una piaga già da tempo aperta.

Dopo tre anni di crescita il dato delle vendite è sceso a 387.600 auto e furgoni realizzati. Per la prima volta tutti gli stabilimenti sono in negativo e perdono sia le auto (-40,7%) sia i veicoli commerciali (-10,2%). Anche i due siti in positivo nel primo semestre, Pomigliano (che era stata prima tra tutti i siti anche nel 2023 grazie alla Panda e, in misura minore, a Tonale e Dodge Hornet) e Atessa, sono in rosso (-5,5% e -10,2%).

La Fim prevede per il 2024 una produzione di auto sotto le 300 mila unità e un complessivo di 500 mila veicoli, un terzo in meno del 2023 (751 mila). I due impianti dove la situazione è più difficile sono Mirafiori (-68,4%) a Torino e Melfi in Basilicata (-61,9%) mentre la Maserati è in grosse difficoltà a Modena (-75,8%).

Ci sono ben 21mila addetti in cassa integrazione e contratti di solidarietà e sembra lontano anni luce l'annuncio, ad inizio 2024, che per la prima volta proprio lo stabilimento di Pomigliano era uscito da tutte le forme di solidarietà contrattate o di sostegno al reddito. «La cassa integrazione si esaurirà all'inizio del 2025 - commenta il segretario generale della Fim Ferdinando Uliano -. A rischio

con l'indotto ci sono 25mila lavoratori. Il governo deve intervenire. Gli daremo una sveglia con lo sciopero nazionale e la manifestazione del 18 ottobre».

Spiega Unimpresa: «Il nostro Paese, con la sua lunga tradizione industriale e la sua eccellenza nella produzione automobilistica, non può essere costretto a seguire acriticamente una rotta che non tiene conto delle nostre specificità. La transizione verso un'economia più verde è un obiettivo importante, ma deve essere perseguito con equilibrio e realismo, senza mettere a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese e dei nostri posti di lavoro. Il futuro dell'automobile in Europa è in bilico, e le decisioni che verranno prese nei prossimi mesi saranno cruciali per il destino del settore».

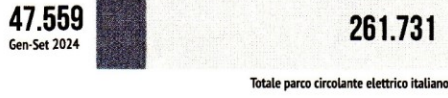
L'Europa, dunque, ascolti queste sollecitazioni, dice l'associazione imprenditoriale, soprattutto dell'Italia che «chiede un approccio più pragmatico e sostenibile. Il governo italiano deve agire con decisione per difendere i nostri interessi e garantire che la transizione ecologica non si trasformi in una catastrofe industriale. Rinviare la fine della produzione delle auto con motore termico non è una resa, ma una scelta di buon senso, nell'interesse di tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MERCATO DELLE ELETTRICHE

Le immatricolazioni a settembre 2024 in Italia

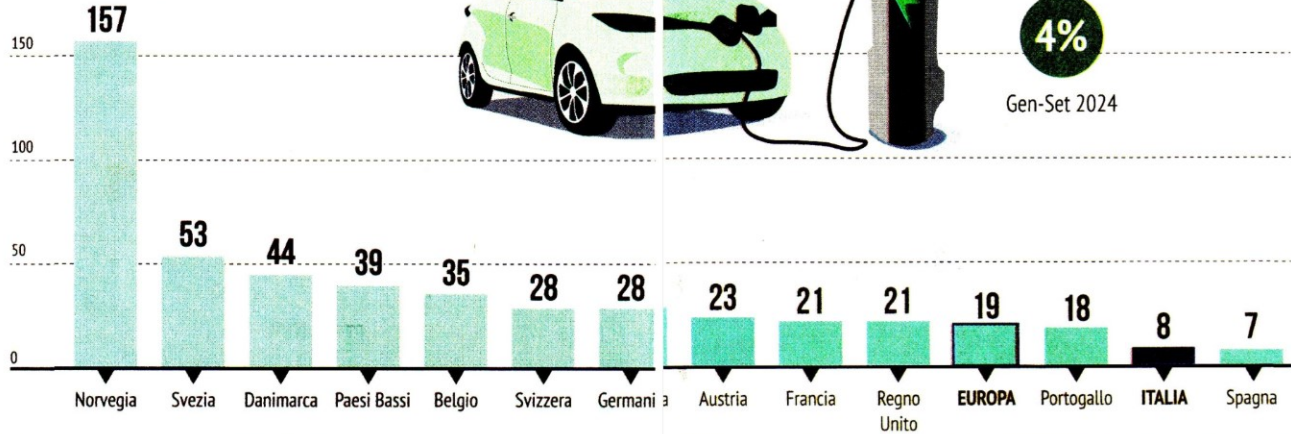
IMMATRICOLAZIONI AUTO FULL ELECTRIC



FONTE: Motus-E

LE AUTO ELETTRICHE IN EUROPA

Veicoli elettrici per 1.000 abitanti



FONTE: Energy&Strategy della School of Management del Politecnico di Milano Smart Mobility Report 2024

GEA - WITHUB



ENI L'ad Claudio Descalzi