

L'intervista

DS6901

DS6901

Urso "L'Europa difenda l'industria sul green deal servono modifiche"

Non basta rinviare il tema delle multe alle case auto

Senza una strategia complessiva, la manifattura Ue sarà al collasso

Il caro energia si affronta nel breve con il mercato unico

Serve poi il nucleare con reattori piccoli e trasportabili per le imprese

di **Diego Longhin**

ROMA – Come ci si difende dagli Usa? «Con una politica industriale assertiva», è il suggerimento di Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, alla vigilia di una serie di incontri con i commissari europei che si occupano di industria e transizione, in vista del Competitive Compass, il piano con cui la Ue risponderà a Trump, del via al dialogo competitivo sull'auto e del Clean Industrial Deal a fine febbraio.

Come ci si difende dai dazi e da una strategia Usa aggressiva?

«Con una politica industriale assertiva, fondata anche sull'autonomia energetica, che tuteli mercato e produzione dalla concorrenza sleale. Come fanno gli Stati Uniti. E l'Italia avrà un ruolo decisivo, con la leadership di Giorgia Meloni, centrale nei nuovi assetti globali».

Mercoledì incontrerà la vicepresidente Ribera, uno dei maggiori fautori del green deal. Troverete una quadra o sarete su fronti contrapposti?

«Apprezzo già le prime aperture di Ribera sul piano incentivi della Ue, che è uno dei punti qualificanti del

nostro "non paper", e sono convinto che prevarrà il buon senso. Quando ero al Commercio estero ho collaborato al meglio con commissari di diversa visione politica, da Pascal Lamy a Peter Mandelson. In questi due anni ho fatto altrettanto con Thierry Breton e Margrethe Vestager. Sono certo che accadrà anche stavolta».

Ppe e socialisti, che in Europa sostengono von der Leyen, la pensano in maniera diversa sulle principali tematiche di politica industriale. Si rischia la rottura?

«Noto che anche all'interno del gruppo socialista si fanno largo posizioni più attente agli impatti sociali del green deal. Confido nei sindacati che manifesteranno a Bruxelles il 5 febbraio, e nella forza della ragione».

A Bruxelles si sta cercando una scorciatoia burocratica per superare il problema delle multe miliardarie per i produttori di auto. Qual è la proposta italiana?

«Noi chiediamo una revisione complessiva del green deal per rendere competitiva l'industria europea e tutelare l'occupazione, tanto più a fronte della sfida lanciata dall'amministrazione

Trump in risposta all'egemonia cinese sulle tecnologie green. L'elefante è nella stanza e non da ora».

Non è sufficiente spostare solo il problema multe?

«No. È necessario, ma non è sufficiente. Anzi, se non si affronta il problema nella sua complessità con una revisione generale del percorso e delle sue modalità, subito, insieme con il nuovo "Clean Industrial Deal", avremo presto il collasso dell'industria dell'auto europea. Il nostro "non paper" sollecita la rimozione del multe, nel quadro però di una revisione complessiva che preveda anche l'adozione di un piano automotive della Ue».

Quali sono gli interventi necessari e urgenti per il Clean Industrial Deal?



«Incentivi sia sul fronte delle imprese sia su quello degli acquisti, una visione di piena neutralità tecnologica con l'utilizzo dei carburanti alternativi, come il biocombustibile, la rimozione del sistema multe con la revisione della modalità di calcolo delle emissioni dei veicoli. Il documento italiano è sostenuto da 15 Paesi e i contenuti sono condivisi dalle associazioni industriali di Italia, Francia e Germania e da numerosi gruppi parlamentari europei, in testa popolari e conservatori».

Il 30 gennaio si apre il Dialogo strategico sull'auto: cosa si aspetta?

«Che sia dato ascolto non solo alle case automobilistiche ma anche alle associazioni industriali, a cominciare da quelle che rappresentano la componentistica, e ai sindacati. La visione escatologica dell'elettrico minaccia soprattutto le piccole e medie imprese della filiera».

Il clima a Bruxelles è cambiato?

«Assolutamente sì. È cambiato nella Commissione, in molti commissari ho riscontrato una

visione realista e pragmatica. È cambiato il clima nel Parlamento europeo dove emergono sempre più convergenze tra centro e destra. Ed è cambiato nei consigli Ue, dove l'Italia è spesso in prima linea. Cruciali saranno le prossime elezioni tedesche, per accelerare la spinta al cambiamento».

In Germania Olaf Scholz dice che servono incentivi europei per defiscalizzare l'auto elettrica. Un modello che vi convince?

«È un altro punto del nostro "non paper", come la rimozione delle multe, necessario anch'esso ma non sufficiente. Serve una strategia complessiva, non misure tampone».

L'Italia si è fatta promotrice, oltre all'auto, di altri cinque documenti strategici per riformare la politica industriale Ue. Di cosa si tratta?

«Il "non paper" con la Polonia per la revisione del Cbam per rendere sostenibile la siderurgia green e le industrie energivore, quello sulla chimica che stiamo definendo con la Francia, sulla politica spaziale con la Germania, sulla revisione del Chips act e sulla

semplificazione per le Pmi con l'Olanda. Molti Paesi hanno aderito ai nostri documenti. Si allarga ogni giorno il "fronte delle riforme". E l'Italia è sempre protagonista».

Il caro-energia impatta sui costi delle imprese. Come si contrasta?

«Nel breve, realizzando il mercato unico dell'energia. In prospettiva, con un mix energetico che comprenda anche il nucleare di nuova generazione: reattori di piccola dimensione, realizzati su base industriale, adattabili, componibili e trasportabili con container per essere installati laddove le imprese lo chiedono. Il ministro Pichetto presenterà a breve il disegno di legge in Consiglio dei ministri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



◀ **Il ministro** Adolfo Urso, in quota FdI, ha la delega alle Imprese e al Made in Italy nel governo di Giorgia Meloni

