

EF ECONOMIA & FINANZA

Il punto della giornata economica

ITALIA	FTSE/ITALIA	SPREAD	BTP 10 ANNI	EURO-DOLLARO CAMBIO	PETROLIO WTI/NEW YORK
34.578	36.738	123,28	3,463%	1,0897	70,58
-0,24%	-0,25%	-2,69%	-0,03%	-0,11%	-4,40%

L'ad di Stellantis e De Meo, ceo di Renault: "No a dazi inutili". Intesa tra Slovacchia e Hyundai per costruire una fabbrica di motori elettrici

Tavares: "Con Pechino si deve cooperare per noi Leapmotor è un esempio vincente"

IL CASO

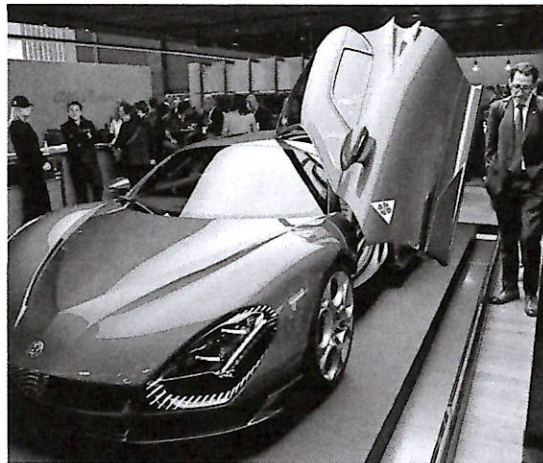
DANILO CECCHARELLI
PARIGI

«Il miglior modo per competere con i cinesi è quello di saltare sul loro treno invece di farsi investire». Una lezione di pragmatismo quella data da Carlos Tavares, dal palco del Paris Automotive Summit, il forum organizzato dalla piattaforma Pfa a margine del Salone dell'Auto di Parigi.

Mentre l'Europa si prepara ad una guerra commerciale con Pechino applicando dazi alle auto elettriche provenienti dal Paese del Dragone, l'amministratore delegato di Stellantis si mostra concreto e senza troppi giri di parole va dritto al punto: «È un sogno pensare che il mondo occidentale possa proteggersi con le tasse doganali». Un'arma insuffi-



“
Carlos Tavares
Servono il bonus ecologico e il programma leasing elettrico, come in Francia, spero che altri Paesi li adottino



EPA/YOAN VALAT

Supercar L'ultima Alfa Romeo 33 Stradale, nata nel 2023 e che è l'erede della versione degli anni Sessanta. Si tratta di un modello ad altissime prestazioni prodotta in soli 33 esemplari

Una visione, quella del dirigente portoghese, in linea con quella dell'omologo di Renault, Luca de Meo, che per l'occasione ha coniato l'espressione "coopetizione" riassumendo i concetti di "cooperazione" e "competizione". «Dobbiamo imparare dalle nostre esperienze e imitarli quando sono migliori di noi», ha spiegato il manager milanese prendendo come esempio quanto fatto da Fiat o Citroën un secolo fa con la Ford. Il ceo di Renault ha parlato di «apertura» e di «gioco di squadra», in una partita che al momento vede l'Europa in svantaggio. Per questo adesso non si può più sbagliare, anche perché ormai «non si tornerà indietro sull'elettrico». Il percorso intrapreso, che nel 2035 porterà al blocco in Europa alle auto benzina e diesel, non consente dietrofront. Massimo sostegno quindi alla domanda anche grazie all'aiuto delle autorità europee che devono collaborare con le aziende, perché il taglio dei costi non è sufficiente ad affrontare le prossime scommesse.

ne, dove nel prossimo quinquennio ci sarà «un maggiore consolidamento» in occidente provocato dalla sfida con i cinesi e dagli importanti investi-

menti. «In questo contesto, l'importanza delle dimensioni sarà ancora maggiore», ha spiegato Tavares poche ore dopo la smentita del presidente John

Elkann a «possibili consolidamenti» futuri di Stellantis, tra cui l'ipotesi circolata negli ultimi tempi riguardante una possibile fusione con Renault.

Il presidente di Bmw: ora una correzione degli obiettivi Ue sulle emissioni

ciente, che sul lungo periodo rischia di avere pesanti effetti collaterali per il Vecchio continente, sempre più a rischio nella corsa alla transizione energetica dell'automotive, dove parte in grande svantaggio rispetto agli asiatici. «Perché la dura realtà sta nel fatto che i nostri rivali cinesi fanno veicoli elettrici con costi di circa un terzo inferiori ai nostri» e «controllano tra l'80 e il 90% del mercato globale di alcuni elementi essenziali all'industria come le materie prime, i catodi o gli anodi».

L'importante, però, è avere il sostegno dei poteri pubblici. «In questo momento di transizione, senza incentivi, il prezzo di vendita è ancora troppo alto». Tavares all'indomani del gesto di apertura al dialogo con il governo italiano prende come esempio la Francia, dove sono stati applicati bonus ecologici e il leasing elettrico, nella speranza che anche altri facciano lo stesso.

Insomma, se non può batterli usciti a loro, proprio come ha fatto Stellantis con Leapmotor, marchio cinese del costruttore franco-italiano: siamo «l'unica azienda occidentale che gestisce un marchio cinese attraverso la nostra JV, Leapmotor International, utilizzando la nostra esperienza commerciale e di vendita al dettaglio».

Soprattutto all'interno di un mercato in continua evolutio-

PASQUALE TRIDICO L'ex presidente Inps: "Un nuovo 'Sure' per finanziare la cassa integrazione"

"Un fondo da 100 miliardi per rilanciare l'auto. Ecco la proposta che presenterò a Bruxelles"

L'INTERVISTA

PAOLO BARONI
ROMA

Un fondo Sure per l'automotive, con una dotazione di 100 miliardi di euro. «La crisi che in tutta Europa sta colpendo il settore dell'auto non è molto diversa da quella innescata dal Covid e per questo serve uno strumento in grado di assicurare a tutti i necessari ammortizzatori sociali per affrontare la transizione», spiega Pasquale Tridico, capodelegazione dei 5 Stellantis al Parlamento europeo ed ex presidente dell'Inps. La prossima settimana, in occasione del dibattito in sede plenaria sul bilancio generale dell'Unione, Tridico presenterà al Parlamento europeo un emendamento di cui è primo firmatario per la creazione di un nuovo strumento comune di cassa integrazione e di sussidio per le aziende in crisi nel settore automotive.

Perché replicare il modello dello Sure?

«Se durante il Covid, che prima o poi avrebbe colpito tutti i paesi dell'Unione, non avessi-

mo azionato misure di sostegno avremmo aumentato ancora di più il disavanzo rispetto ai paesi del Nord Europa, perché ad esempio un paese come l'Italia rischiava di essere colpito di più dalla crisi e per mitigarne i rischi avrebbe dovuto sostenere costi per disoccupazione e cassa integrazione ben maggiori rispetto ad altri. E se quella del Covid è stata una crisi che abbiamo gestito bene, lo dico anche per esperienza diretta avendo gestito come Inps il Sure tra il 2020 ed il 2023, è esattamente perché tutti insieme come Europa abbiamo creato strumenti comuni, prima lo Sure e poi il Pnrr».

In concreto cosa propone?

«100 miliardi di euro di contributi a fondo perduto, destinati solamente al settore automotive e alle aziende in crisi. Dovrà funzionare esattamente come la cassa integrazione a fronte della sospensione del rapporto di lavoro e per integrare la riduzione d'orario. Durerà due anni ed in questo modo potremo dare una chance all'industria europea dell'auto mettendola nelle condizioni di affrontare meglio la crisi, a condizione però



Pasquale Tridico, M5S

che faccia tutti gli investimenti richiesti dalla transizione verso l'elettrico che ovviamente intendiamo salvaguardare».

All'Italia quante risorse potrebbero essere destinate?

«In questa occasione potremmo ottenere 10-15 miliardi a beneficio dei circa 100mila lavoratori (indotto compreso) coinvolti dai processi in atto, metà dei quali sono a rischio visto che almeno metà degli stabilimenti italiani di Stellantis, da Termoli a Melfi, da Poggioreale a Torino, è in crisi e buona parte degli addetti è in cassa integrazione da anni».

Fondi in cambio di cosa?

«Fondamentale la doppia causale: da un lato la gestione della crisi e dall'altro la transizio-

ne, con le imprese che ovviamente devono di contro fare tutti gli investimenti necessari sull'elettrico. Altrimenti è chiaro che non ricevono questi nuovi contributi. La cassa integrazione deve essere legata agli obiettivi della transizione verso l'elettrico».

A livello europeo, però, non c'è una grande disponibilità a fare nuovo debito comune.

«È vero, ma noi in Parlamento puntiamo a creare uno strumento circoscritto, funzionale a curare un problema comune in Europa. Certamente si tratterebbe di creare nuovo debito comune ma su un obiettivo che tocca tutti. In Italia abbiamo stessi problemi che ha la Germania con Volkswagen, il Belgio con l'Audi e la Repubblica Ceca con Skoda o che ha la Francia. Il problema è comune in tutti i settori dell'automotive ed in tutti i paesi della Ue. Per questo facciamo appello non solo all'Unione europea, ed in Parlamento come M5S daremo battaglia su questo, ma a questo punto è il Consiglio europeo, sono i capi di Stato, è Giorgia Meloni, che dovranno farsi carico di questa proposta».