

EF ECONOMIA & FINANZA

Il punto della giornata economica

ITALIA FTSE/MIB 34.540 -0,39%	FTSE/ITALIA 36.612 -0,43%	SPREAD 127,17 -0,22%	BTP 10 ANNI 3,662% -0,52%	EURO-DOLLARO CAMBIO 1,0898 +0,16%	PETROLIO WTI/NEW YORK 71,52 +2,92%
---	--	-----------------------------------	--	---	--

La premier Meloni chiederà al vertice di Budapest di rinviare i target sulle emissioni di CO2 oltre il 2025. Favorevoli Francia e Repubblica Ceca

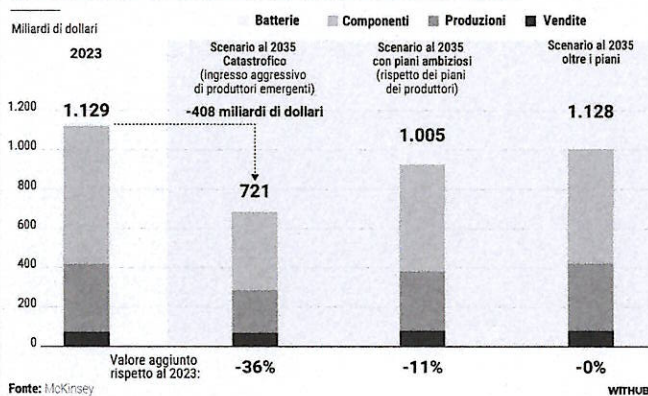
L'Italia contro l'Ue sulle auto elettriche Parigi: "No alle multe per i produttori"

IL RETROSCENA

MARCO BRESOLIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Si intensifica il pressing di alcuni governi sulla Commissione europea per scongiurare le sanzioni ai produttori di automobili che non rispetteranno i target delle emissioni medie dei veicoli venduti nel 2025. La richiesta, avanzata dall'associazione Acea che raduna alcuni dei principali costruttori europei, ha incassato anche il sostegno del governo francese, che si unisce così al fronte di cui già fanno parte anche Italia e Repubblica Ceca. La Commissione resta fredda e ribadisce che è «prematurato» parlarne ora, ma la premier Giorgia Meloni e il suo collega ceco Petr

AUTO, LE POSSIBILI PERDITE DELL'INDUSTRIA UE AL 2035



ANTOINE ARMAND
MINISTRO FRANCESE
DELL'ECONOMIA

I produttori impegnati nell'elettrificazione non dovrebbero dover pagare multe o sanzioni nel 2025

rappresenta un taglio rispetto al valore attuale di 116 g/km. In caso di sfioramento, i produttori dovranno pagare multe pari a 95 euro per ogni g/km in eccesso, moltiplicato per il numero dei veicoli. Visto il calo delle vendite delle auto elettriche in Europa, molti costruttori hanno deciso di ridurre la vendita di auto con motore termico in modo da non superare i limiti. «Se dovessimo imporre multe gigantesche ai produttori perché non si sono mossi abbastanza velocemente, la prima conseguenza sarà quella di indebolire gli investimenti» ha avvertito il francese Armand.

L'Acea - guidata da Luca De Meo, che è il Ceo di Renault - aveva chiesto in una lettera alla Commissione di far slittare i target al 2027. Un argomento sul quale l'ad di Stellantis, Carlo Tavares, si era limitato a sottolineare che «le regole sono note da molto tempo e tutti hanno avuto modo di preparar- si». I concessionari che fanno riferimento al gruppo avevano però sposato la richiesta dell'Acea, chiedendo di posticipare i target. La casa automobilistica - che ha come azionista principale Exor, la holding che attraverso Gedi controlla «La Stampa» - a ottobre ha registrato una contrazione delle immatricolazioni in Italia: 31.924 auto, in calo del 27,8% rispetto allo stesso mese del 2023, con una contrazione della quota di mercato dal 31,7% al 25,2%. Nei primi dieci mesi del 2024, invece, il calo delle immatricolazioni rispetto all'anno precedente è stato dell'8%.

Sulla richiesta di rivedere i target del 2025 per scongiurare le multe, la Commissione europea continua a essere molto cauta. Interpellato sulle dichiarazioni del ministro francese, il portavoce dell'esecutivo comunitario ieri ha giudicato «prematura» la questione. «Queste misure - ha spiegato - sono state introdotte già nel 2019 per consentire al settore di effettuare una transizione, avere una tabella di marcia e raccogliere investimenti». Francia, Italia e Repubblica Ceca sperano ora di incassare il sostegno di altri governi, in particolare di quello tedesco, che si è già detto favorevole alla proposta di anticipare al 2025 la revisione del regolamento prevista per il 2026, ma a patto che non si tocchi il target del 2035. Berlino resta invece scettica sulla decisione di aumentare i dazi sull'import di auto elettriche cinesi, decisione contro la quale Pechino ha presentato un ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio. —

Continua il calo di immatricolazioni
A settembre Stellantis ha perso il 27,8%

alla richiesta di mettere in pausa le sanzioni per chi non rispetterà i target ambientali nel 2025: «I produttori che sono impegnati nell'elettrificazione

— ha spiegato il ministro dell'Economia e delle Finanze, Antoine Armand, al quotidiano «Les Echos» - non dovrebbero dover pagare multe nel

2025. Difenderò questa posizione con Marc Ferracci (ministro francese dell'Industria, ndr) davanti alla Commissione e con le nostre controparti».

Secondo le norme Ue, le emissioni medie delle nuove auto vendute nel 2025 non dovranno superare i 94 grammi di CO2 per chilometro, il che

Fiala vogliono portare il tema sul tavolo del Consiglio europeo informale che si terrà venerdì a Budapest alla presenza di Mario Draghi.

A rivelarlo è stato Martin Kupka, ministro dei Trasporti di Praga, che ha annunciato l'iniziativa congiunta dei due premier, entrambi esponenti del partito europeo dei conservatori. La posizione di Praga e Roma era già abbastanza nota, evidenziata da una recente missione a Bruxelles del ministro delle Imprese Adolfo Urso durante la quale l'esponente di Fratelli d'Italia aveva presentato il suo piano per l'auto. Ma la notizia è che ora anche il nuovo governo francese si è unito

ALBERTO MORO. L'ad di Bitron: "Tutto il settore vive nell'incertezza, il governo eviti i tagli"

"I volumi sono destinati a scendere ancora Aumenteranno le importazioni dalla Cina"

L'INTERVISTA

«L'incertezza delle norme e il mercato che non è pronto per passare all'elettrico rischiano di mandare in crisi il settore dell'auto». Alberto Moro, amministratore delegato di Bitron Automotive Solutions, sintetizza i timori che accompagnano le aziende della filiera, schiacciate da una trasformazione che non procede alla velocità auspicata e da una direzione legislativa «poco chiara». **Le difficoltà si stanno acuendo?** «Abbiamo rilevato una crescita molto forte fino al 2023. Anche per quest'anno le previsioni erano di crescita, invece il dato di fatto è che il mercato nel 2024 è stazionario e il numero di immatricolazioni all'incirca resterà pari a quello del 2023 anche per il 2025. Con l'aggravante che sta calando la produzione». **Come mai?** «Registriamo un decremento di produzione di circa il 4% perché ci sono parecchi stock di veicoli invenduti. Se si esclude la Cina, i progetti di transizione hanno frenato ovunque. Basta vedere quello che sta succeden-

do con Volkswagen». **Quali sono le cause?** «È l'incertezza legislativa che sta tenendo fermo il mercato. Le persone non comprano, c'è un incremento solo per le auto usate. Le regole vanno riviste perché il mercato non è pronto: si è fatta forzatura, i clienti non sono ancora in grado di vedere le elettriche come una potenzialità». **Cosa si rischia con le sanzioni nel 2025?** «Che i marchi europei riducano la produzione anche delle auto termiche per evitare sanzioni: un problema per tutta la filiera perché è una situazione che genera incertezza. Non ci sono piani, non sappiamo ancora cosa si venderà e si stima che i costruttori dovranno tagliare la produzione di circa 2,5 milioni di vetture. Ovviamente non verrà fabbricato un numero di vetture elettriche che possa compensare. La Cina non ha abbandonato la produzione delle motorizzazioni tradizionali e l'Ue non ha previsto dazi per queste. Il risultato sarà che non si andranno a tagliare le emissioni ma solo a immatricolare auto fabbricate in Cina». **Le norme volute dall'Ue non**



Alberto Moro, ceo di Bitron

raggiungono l'obiettivo? «Sì, mi sembra che si voglia a tutti i costi spingere una tecnologia piuttosto che un obiettivo. Faccio un altro esempio. Per le flotte aziendali, che in Italia rappresentano circa il 40% delle immatricolazioni, ora sono previste quattro fasce in base alle emissioni di CO2. L'intenzione, inserita nella nuova manovra finanziaria, è detassare le flotte aziendali elettriche e plug-in ma raddoppiare le imposte per le tradizionali, le full hybrid e le mild hybrid. Ma le auto plug-in inquinano di più delle mild hybrid». **Cosa si sarebbe dovuto fare?** «Si sarebbe dovuto fissare l'obiettivo di ridurre le emissioni ma lasciando libera la tecnologia. Invece si è imposta l'idea che solo l'elettrico sia in grado

di ridurre le emissioni. Eppure l'energia non viene prodotta solo con fonti rinnovabili e quindi non è al 100% green. Credo che ci siano margini di migliorare le emissioni anche con l'idrogeno e i motori tradizionali». **Perché si è scelto l'elettrico?** «Difficile dirlo. La mia idea è che si sia predisposto un piano che non si riesce a seguire e ora non si vuole rallentare». **Si aspettava un taglio per gli incentivi in manovra?** «Abbiamo lavorato con Anfia nei mesi scorsi al tavolo per l'auto per portare proposte e istanze della filiera. Non abbiamo capito il motivo per cui sono stati tagliati 4,6 miliardi da destinare sia a chi deve riconvertire sia a chi ha avviato solo una produzione solo per le elettriche: in entrambi i casi sono aziende in forte difficoltà. Questa riduzione di risorse ci lascia perplesso, non comprendiamo la direzione presa che sembra contraria rispetto a quella concordata. Comunque quella dell'auto è la filiera più importante in Europa e metterla in crisi genera effetti negativi su tutta l'economia. Speriamo ci sia un ripensamento, ora siamo nell'incertezza totale». C.L.A. L.U.L. —

CITTÀ DI TORINO
ASTA PUBBLICA N. 46/2024
"Alienazione di immobili di proprietà della Città di Torino - 7 lotti"
Il bando integrale pubblicato sulla GURI del 30 ottobre 2024, è visibile sul profilo INTERNET del committente ai seguenti indirizzi:
http://www.comune.torino.it/bandi/ e
http://www.comune.torino.it/comunevendite/ Scadenza presentazione offerta: 3 dicembre 2024 ore 9.30. Seduta pubblica: 4 dicembre 2024 ore 9.30.
Torino, 28 ottobre 2024
LA DIRIGENTE DEL SERVIZIO PATRIMONIO
DOTT.SSA SIMONETTA CEI

tutto Compreso
La Stampa CARTA
+ La Stampa DIGITALE
lastampa.it/abbonamenti