

L'INDUSTRIA

Il futuro dell'auto sul tavolo di Bruxelles

“Pronti a sostenere la transizione”

ROMA – In mezzo alla tempesta perfetta che sta colpendo il settore dell'auto europeo - tra vendite in calo, transizione incompiuta all'elettrico, concorrenza cinese e dolorose ristrutturazioni - la nuova Commissione prova a battere un colpo. Ieri l'esecutivo di Bruxelles ha annunciato che a gennaio partirà il Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive, iniziativa annunciata da Ursula von der Leyen lo scorso novembre che metterà attorno allo stesso tavolo aziende e sindacati per elaborare delle raccomandazioni in grado di rilanciare la competitività del settore, di incentivarlo e di adattare alla realtà degli obiettivi di transizione verde che in questo momento appaiono a molti come irrealizzabili.

Lanciando l'iniziativa Von der Leyen ha assicurato un «supporto all'industria nella profonda e rivoluzionaria transizione che ha di fronte», per «assicurarci che il futuro dell'auto resti fermamente radicato in Europa». Ma è presto per ipotizzare quali proposte usciranno dal tavolo, se verranno incluse in un piano comune europeo specifico per il settore e soprattutto con che risorse, considerato che difficilmente a Bruxelles si potranno prendere decisioni di peso prima che le elezioni tedesche, a fine febbraio, consegnino un nuovo governo a Berlino.

Di certo va affrontato un primo tema urgente, cioè le multe che scatteranno dal prossimo anno sui produttori che sfioreranno il tetto alle quote medie di CO₂ emessa dalle auto vendute in Europa, sanzioni che la loro associazione Acea stima in oltre 15 miliardi di euro (anche se con un calcolo basato sui dati di vendita della prima metà del 2024, che non tiene conto dell'ulteriore evoluzione del mercato e dei possibili adattamenti delle case). Ieri, a margine del Consiglio europeo dedicato a migranti e Ucraina, il cancelliere tedesco uscente Olaf Scholz ha detto che «non ha senso gravarli ora con ulteriori multe» e che «la

Commissione dovrebbe trovare un modo affinché non incidano sulla liquidità di chi deve investire», aggiungendo che questo «deve essere deciso presto, adesso».

La richiesta di cancellare o almeno sospendere le sanzioni è condivisa dal Partito popolare, il maggiore dell'Europarlamento, e da vari governi tra cui quello italiano, che insieme al governo ceco ha presentato un documento

Von der Leyen lancia il “dialogo strategico” In Europa nuovo calo delle vendite

di Filippo Santelli

Il reportage di Le Point

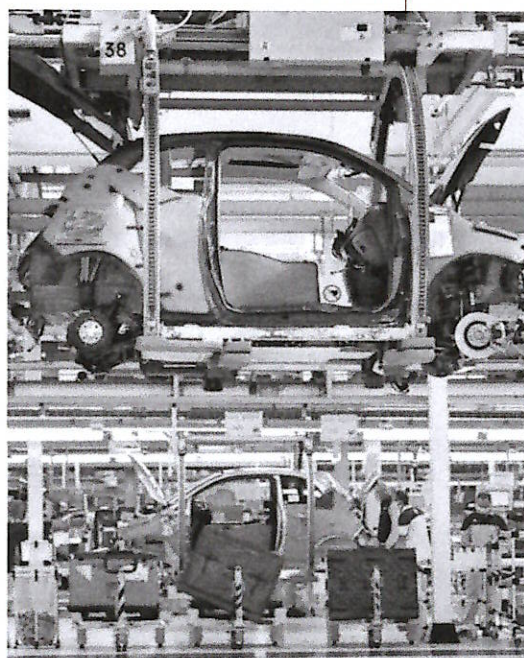
Elkann a tutto campo azienda, Juve, famiglia

«L'America è il nostro più grande mercato e il nostro lavoro consiste nell'essere competitivi. Non provo alcun sentimento di insicurezza. Guardate: Fiat è diventata Fca e poi Stellantis». Lo sottolinea il presidente di Stellantis, John Elkann, in un reportage del settimanale *Le Point* dal titolo “Nel mondo segreto di John Elkann”. La ricetta per il presidente della casa automobilistica è semplice: «L'importante è porsi un'ambizione realistica e avere l'umiltà di capire cosa significa essere pronti a competere». E ricorda il rilancio con Marchionne: «Non volevamo più vivere in un mondo di fiabe, ma nella realtà». Ambizione e competizione che tornano anche in un altro elemento fondamentale nella vita di Elkann. La Juventus viene definita come «la religione di famiglia». Maurizio Scanavino, ad della Juve, sottolinea che «il progetto resta molto ambizioso e competitivo. È più in linea con la realtà. Abbiamo ancora campioni, giocatori forti. Puntiamo di più sui giovani del nostro centro di formazione». Non poteva mancare un accenno allo scontro con la madre Margherita sull'eredità dell'Avvocato. Vicenda che va avanti da 20 anni dentro e fuori i tribunali «Ho moltiplicato i tentativi di conciliazione nella speranza di ritrovare la pace. L'ultimo dopo il decesso di mia nonna. Ho fatto visita a mia madre», ricorda Elkann. E non mancano i ricordi tristi: «Mia madre è naturalmente violenta, ma è stato mio fratello Lapo a subire più di tutti». — **d.lon.**



▲ John Elkann

© RIPRODUZIONE RISERVATA



-9,5%

Senza batteria

A novembre le vendite di auto elettriche in Europa sono calate in maniera significativa, specie in Francia e Germania. Crescono invece le ibride

per il Green Deal, al commissario per l'Energia Hoekstra, contrarie a rivedere gli obiettivi, anche per il messaggio di incertezza che questo manderebbe (i limiti che scatteranno il prossimo anno sono stati fissati nel 2019). Come si assesteranno gli equilibri, tra Bruxelles, Berlino e le altre capitali, non è ancora chiaro.

Nel frattempo i dati sulle vendite di auto in Europa a novembre hanno mostrato un calo del 1,9% rispetto allo stesso mese dello scorso anno (1 milione e 55 mila auto). Considerando il complesso dei primi undici mesi dell'anno il confronto con il 2023 resta di poco positivo (+0,6%) e sempre lontanissimo dai livelli pre-Covid. Francia e Italia sono i mercati dove il calo è più significativo, oltre il 10%, la Spagna l'unico in positivo. Scendono in maniera decisa le vendite di auto elettriche (-9,5%) con il nostro Paese sempre ultimo tra i maggiori, mentre aumentano del 18,5% quelle di veicoli ibridi, che per il terzo mese consecutivo superano all'uscita dai concessionari le auto a benzina.

Tra i produttori Stellantis perde a novembre il 10,8%, oltre la media, con una quota complessiva del mercato europeo che scende al 13,5% dal 14,8 di ottobre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'esperto

Aversa “Approccio cambiato la riuscita del piano Stellantis dipenderà dai nuovi modelli”

di Diego Longhin

TORINO – «Clima più sereno e prospettive a lungo termine, fino al 2032, sono i due elementi più importanti». Stefano Aversa, presidente dell'Europa e vicepresidente globale di AlixPartners, è uno dei massimi esperti del settore automotive.

Le scadenze a medio termine non sono un modo per prendere tempo?

«Stellantis ha dato elementi di prospettiva, una visione, tutt'altro che un disimpegno. Sotto la gestione Tavares c'è sempre stata reticenza, anche per non dare elementi ai concorrenti. Ora l'azienda ha scelto di condividere di più. E questo ha permesso a tutti i protagonisti di scendere dal ring. Quando si fa business è meglio essere sereni».

Il piano è valido?

«Sì, considero elementi come la piattaforma Small a Pomigliano e la Pandina al 2030 con un'evoluzione successiva importanti. Progetto e prodotti ci sono, bisogna vedere come sarà l'esecuzione e se le auto avranno successo. I concorrenti non stanno ad aspettare Stellantis».

Non si è sbloccata la situazione della gigafactory di Termoli...

«La gigafactory di Termoli non è fatta da Stellantis, ma da Acc, dove c'è dentro Mercedes e Total. Il settore delle batterie ha problemi tecnologici e finanziari, vedi i casi



▲ Stefano Aversa
Vicepresidente di AlixPartners

Britishvolt e Northvolt. Non ci sono impegni, ma io credo che si farà. Stellantis ha poi annunciato il progetto con i cinesi di Catl in Spagna, dove il costo dell'energia è competitivo, cosa su cui dovrebbe ragionare il governo italiano. Questa joint venture in prospettiva potrebbe rappresentare un'alternativa».

E su Maserati poche certezze...

«Maserati è piccola, ma importante. Mi aspetto novità rispetto al sistema Motor Valley di cui, ricordiamo, fa parte anche Ferrari, altro asset fondamentale. Il cambio di

approccio non va sottovalutato».

Quale?

«Elkann sta riconoscendo l'importanza dei Paesi e in primis dell'Italia, oltre che della Francia e della Germania. Il suo è un approccio più bilanciato, meno radicale, meno da azienda indipendente da tutto che pensa solo a sé e agli azionisti, senza tenere conto degli elementi nazionali e locali. Con Tavares era diverso».

Come crescerà il mercato?

«In Europa il mercato, non solo per la crisi, tenderà a ridursi con l'aggravante della concorrenza cinese che oggi è al 5%, tra cinque anni al 12% e tra dieci al 20%».

Come si risolve la transizione verso l'elettrico?

«Con più flessibilità. L'elettrico rimarrà la via maestra, lasciando però spazio ad altre soluzioni tecniche, come e-fuel».

© RIPRODUZIONE RISERVATA