

EF ECONOMIA & FINANZA

Messina: dai governi niente interferenze sul rischio

«Sono gli azionisti, coloro che investono nelle aziende, a determinare il loro futuro. I governi non possono scegliere in base al loro gradimento, dovrebbero intervenire solo in casi in cui è in gioco la stabilità finanziaria». Lo ha ribadito l'ad di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina. Parole a cui risponde il vice-premier, Matteo Salvini: «Rispettiamo il libero mercato, basta che le banche non facciano carne da macello dei risparmiatori e dei lavoratori».



Stop ai licenziamenti nella fabbrica in Ohio. L'appello di Acea: «Bruxelles cancelli le sanzioni, a rischio 16 miliardi di capacità di investimento»

Stellantis negli Usa, svolta sulla Jeep

IL CASO

Stellantis riconsidera la possibilità di licenziare negli Usa. Dopo l'Italia, dove si sono moltiplicati i segnali di disponibilità e collaborazione, il gruppo automobilistico mostra toni più concilianti anche in Nord America, con un evidente cambio di strategia in seguito all'addio dell'amministratore delegato Carlos Tavares a inizio dicembre.

Stellantis, infatti, ha confermato la revoca della decisione di licenziare 1.100 lavoratori presso lo stabilimento Jeep di Toledo, nell'Ohio. «Nessun dipendente a tempo indeterminato sarà allontanato a partire dal 5 gennaio 2025, a causa della riduzione dei turni precedentemente annunciata. Col nuovo

anno i dipendenti dovrebbero tornare al lavoro come previsto» ha comunicato l'azienda. La decisione arriva mentre «Stellantis porta avanti una revisione della strategia in Nord America». Il gruppo aveva annunciato i tagli di posti di lavoro nello stabilimento di Toledo a inizio novembre, spiegando come si inquadrasse nel tentativo di «recuperare il suo vantaggio competitivo» alla luce delle difficoltà provocate dal calo delle vendite, che nel Nord America nel terzo trimestre sono scese del 42%.

Con la mossa le attività presso lo stabilimento di assemblaggio di Toledo South sarebbero scese da due turni a uno. Oltre ai 1100 operai licenziati altri 400 dipendenti avrebbero dovuto essere trasferiti a un «fornitore di servizi di terze parti». Dopo l'uscita di scena

4,4%
La quota di Jeep in Italia. Nel 2024 per il terzo mercato mondiale



Il manager
Eric Laforge, Head of Jeep Brand Enlarged Europe accanto a una Jeep Avenger che è stata ordinata in 135 mila unità in Europa

di Tavares, Stellantis ha rivisto il suo approccio fornendo garanzie al governo italiano e a quello francese circa investimenti e mantenimento della produzione locale. E proprio il calo di vendite negli Usa è una delle cause che aveva scatenato le «visioni discordanti» nel

cda che poi hanno portato alle dimissioni del manager portoghese. Ora si attende l'insediamento del presidente eletto, Donald Trump, per avviare un dialogo anche con il nuovo governo statunitense. Intanto i produttori europei l'Ue a fare chiarezza in materia di occupa-

zione e investimenti prima della fine dell'anno «per sostenere anziché ostacolare la transizione verde ed evitare danni inutili alla competitività dell'Europa». Erastata la presidente Von der Leyen a spiegare che una decisione in merito sarebbe arrivata non prima di

marzo 2025. «Senza una chiara dichiarazione politica da parte della Commissione europea entro la fine del 2024, come sollecitato anche dai governi tedesco, francese, italiano e di altri Paesi europei, l'industria automobilistica rischia di perdere fino a 16 miliardi di euro di capacità di investimento, pagando sanzioni, riducendo la produzione, raggruppandosi con concorrenti stranieri o vendendo veicoli elettrici in perdita», evidenzia Luca de Meo, presidente di Acea e ceo del Gruppo Renault. «Attendere l'inizio del dialogo strategico della Commissione sul futuro dell'industria auto o la revisione della legislazione sulla CO2 nel 2026 non è un'opzione. I produttori - conclude - hanno bisogno di chiarezza ora». CLA. LUI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CLAUDIA LUISE

«L'Europa non fa innovazione sull'auto da vent'anni. La crisi non deriva solo dal mercato dell'elettrico, che non decolla, ma è proprio una crisi d'identità del nostro settore automotive». Giuseppe Sabella è direttore esecutivo di Oikono, think tank specializzato in lavoro e sviluppo sostenibile nato dall'esperienza del laboratorio milanese di Marco Biagi. Analizza le scelte dell'Ue e le sfide che il comparto dovrà affrontare.

Dai costruttori arriva un appello all'Ue a fare in fretta. Come si comporterà la Commissione appena insediata?

«Da tempo prevedo che il primo dossier che Ursula von der Leyen dovrà affrontare sia quello dell'auto. È un problema molto serio per l'industria del Vecchio Continente, sia per le difficoltà del mercato sia per il quadro normativo che oggi definiamo sbagliato ma qualche anno fa quasi tutti ritenevano adeguato. Anzi, erano gli stessi costruttori a credere che, con queste norme, i consumatori sarebbero stati spinti a cambiare l'auto. E così si sarebbe rivitalizzato un mercato da troppo tempo in contrazione. Cos'è cambiato da allora?»

«Intanto, i costruttori hanno compreso che il motore elettrico non sarà l'unica tecnologia della mobilità del futuro. E poi, l'attuale quadro normativo favorisce i produttori cinesi, inevitabilmente più avanti dato che il motore elettrico è una loro invenzione. Ma quando è stato pensato il Green Deal, prima della pandemia, vivevamo una fase di buona integrazione tecnologica e commerciale con la Cina. Così, in quel momento, costruttori e Commissione hanno puntato

L'INTERVISTA

Giuseppe Sabella

“L'Ue interverrà sulle multe e cambierà le regole sull'auto”

Il direttore del think tank Oikono: «Von der Leyen deve agire subito. Il gruppo della Fiat spinga su Maserati e la piattaforma per le city car»

LA PRODUZIONE D'AUTO IN EUROPA

Auto immatricolate gen-nov 2024

		Variazione gen-nov 2024-2023	Variazione nov 2024-2023
Germania	2.592.610	-0,4%	-0,5%
Francia	1.534.750	-3,7%	-12,7%
Italia	1.453.458	-0,2%	-10,8%
Spagna	911.503	5,1%	6,4%
Regno Unito	1.811.992	2,8%	-1,9%
TOTALE Unione Europea	9.726.049	0,4% Variazione gen-nov 2024-2023	-1,9% Variazione nov 2024-2023

Fonte: Acea

WTHUB



“Ci troviamo a subire la competizione con l'Asia che realizza prodotti meno costosi e innovativi”

su quel prodotto, anche in funzione della riduzione delle emissioni di CO2».

Un paradigma che oggi non è più valido?

«Ora i costruttori sono in difficoltà. Luca de Meo, ad di Renault e presidente di Acea, in una lettera inviata otto mesi fa agli stakeholder, aveva espresso tutti i dubbi e i problemi che si stavano delineando. E aveva lanciato l'allarme sottolineando che è necessario fare qualcosa insieme per competere con l'industria cinese

e i suoi prodotti a basso costo». La Commissione Ue è disposta a rivedere le regole?

«Non credo che l'Europa resti così rigida sulle sanzioni. Serve un ripensamento totale, altrimenti ci facciamo del male da soli. Cambiare le norme non è facile, servono i giusti tempi ed è indispensabile mettere in conto qualche impedimento. Ma può succedere di tutto. Sono convinto che si arriverà al punto e si affronterà la crisi, che di queste dimensioni

non è mai stata vissuta prima». La crisi è scatenata solo da una transizione elettrica più lenta di quanto auspicato?

«No, è errato pensare che sia una crisi legata alla transizione elettrica. L'industria dell'auto europea è profondamente cambiata: 20 anni fa si producevano 25 milioni di veicoli, oggi siamo passati a 15 milioni. Già dal 2012, dopo Lehman Brothers, sono iniziate le difficoltà. Un rapporto squilibrato con Pechino ha convinto le élite in Europa

che si sarebbe potuto produrre di meno, lasciando le grandi produzioni alla Cina. Quindi ci sono stati pochi investimenti e innovazioni, soprattutto nel digitale, mentre altri Paesi, in particolare Giappone e Corea, hanno puntato sulla tecnologia. Così ci troviamo a subire una differenza di prodotti più competitivi e che costano meno. Ribadisco, il motore elettrico è una distrazione figlia di valutazioni sbagliate. Ma di tutti, anche dei costruttori. De Meo, come Marchion-

ne, ha da subito compreso che l'elettrico è stato sopravvalutato. E alla fine Renault è il produttore che sta meglio».

Come giudica i provvedimenti del governo italiano?

«Da anni vediamo che le nostre istituzioni non sono sufficientemente abili a gestire le situazioni di crisi e a supportare le aziende per spingere gli investimenti a lungo termine. Tuttavia, nel tavolo al Mimit dei giorni scorsi sono emerse buone intenzioni. Mi auguro che il governo sia in grado di accompagnare le scelte di Stellantis. La Germania è più concreta nel cercare soluzioni, in Italia ci sono sempre grandi discussioni che alla fine non producono risultati concreti».

Ritiene che il piano di Stellantis sia sufficiente?

«Stellantis ha messo sul tavolo delle buone possibilità, partendo dai due miliardi di investimenti per il 2025. Non sono pochi, ricordo che Marchionne per il piano Fabbrica Italia aveva iniziato con 900 milioni. Un punto positivo è l'intenzione di rivitalizzare il polo del lusso: Maserati è un marchio importante, eppure oggi si producono meno di mille vetture l'anno. Un altro elemento interessante è la piattaforma Sda Small che permette di fare volumi importanti per il mercato di massa. Se l'azienda tiene fede a queste promesse, c'è da sperare che la produzione possa migliorare anche se resta l'incognita del mercato».

E in Germania, Volkswagen come sta reagendo?

«Hanno capito che per tornare a conquistare quote di mercato si devono fare prodotti di qualità e meno costosi. L'ad di Volkswagen, Oliver Blume, ha detto che l'azienda ha tre anni di tempo per invertire il trend altrimenti si chiude. Vediamo cosa succederà, già averlo capito è importante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA