

IL CASO

Auto, da Tesla a Bmw pioggia di ricorsi contro i dazi europei

Cinque case, comprese le cinesi Byd, Geely e Saic, chiedono alla Corte di giustizia di bloccare le tariffe scattate nei confronti di Pechino

TORINO - I produttori cinesi trascinano in causa contro la Ue per i dazi sulle importazioni di e-car anche due colossi occidentali, uno americano e l'altro europeo. Tesla e Bmw si schierano con Pechino nel tentativo di cancellare l'extra che Bruxelles ha imposto alle dogane sui veicoli con la spina in arrivo dal Paese del Dragone. Sia la casa fondata da Elon Musk sia il produttore di Monaco di Baviera hanno fabbriche che assemblano in Cina, da dove importano.

I cinque gruppi hanno fatto ricorso alla Corte di giustizia europea contro i dazi Ue sulle macchine con la batteria. Tariffe doganali extra diverse a seconda della casa produttrice: istituite lo scorso luglio, dopo un lungo confronto e un'inchiesta su-

gli aiuti ricevuti dalle case cinesi dallo Stato, sono diventate permanenti a fine ottobre. L'ultima ad avviare il contenzioso è stata l'azienda fondata da Musk dopo che Bmw si era aggiunta alle azioni presentate alla Corte a Lussemburgo dalle tre case cinesi, oltre alla Camera di commercio cinese. I dazi pesano un extra fino al 35,3% in più rispetto alle tariffe del 10% già in vigore: per Byd sono del 17%, del 18,8% per Geely e arrivano al 35,3% per Saic.

Imposizioni che colpiscono alcuni costruttori occidentali, ma solo Bmw e Tesla, quest'ultima ha ottenuto un dazio ridotto al 7,8% dopo il ricorso, hanno optato per il giudizio. Il modello iX3, il Suv elettrico medio del brand bavarese, è realiz-

zato nello stabilimento della joint venture Bmw-Brilliance di Shenyang. Allo stesso modo Tesla si appoggia alla Cina per rifornire l'Europa. Le Model 3 destinate al Vecchio Continente escono dallo stabilimento di Shanghai dove si produce pure la Model Y per il mercato cinese.

Contro le decisioni della Commissione europea la Cina aveva già presentato un ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio, denunciando il «protezionismo europeo», e ha poi avviato un'indagine antidumping, una sorta di rappresaglia, sulle carni di maiale, i latticini e liquori importati dall'Ue, cognac incluso. «Siamo pronti a difendere il nostro caso in tribunale, se necessario», sottolinea il portavoce dell'es-

L'annuncio

Elkann in audizione alla Camera il 19 marzo



Il presidente di Stellantis John Elkann andrà in audizione alla Camera il 19 marzo. Lo ha annunciato il numero uno della commissione Attività produttive Alberto Luigi Gusmeroli (in foto a sinistra) che ha incontrato Elkann a Milano. Nel colloquio è emersa la necessità di una collaborazione sinergica fra istituzioni e aziende per individuare strategie di intervento che tutelino i posti di lavoro e la competitività italiana nell'auto. Scopo dell'audizione richiesta in modo bipartisan dalle forze politiche? Presentare le attività di Stellantis dopo la chiusura del tavolo al Mimit il 17 dicembre con la presentazione del Piano Italia.

cutivo comunitario Olaf Gill. Il termine ultimo per presentare i ricorsi era mercoledì 22 gennaio. Le azioni sono state presentate alla Corte generale, dove la durata dei giudizi è in media di 18 mesi.

La questione, anche a livello politico, ha generato frizioni dentro l'Europa. Tra i Paesi che si sono

schierati contro i dazi c'è proprio la Germania e il cancelliere uscente Olaf Scholz continua a chiedere a Bruxelles, che ha sempre detto di essere pronta a trovare una soluzione condivisa con Pechino, di abolire le tariffe extra alla dogana.

— d. lon.

GRUPPO EDITORIALE

L'intervista

Bruno (Stellantis) “Italia al centro della strategia transizione green ma graduale”

di Diego Longhin

“Il passaggio all'elettrico va accompagnato con un piano europeo. I clienti non sono del tutto pronti ma la nostra offerta è flessibile”



▲ Antonella Bruno
Managing director
di Stellantis in Italia

che offre diversi vantaggi significativi: garantisce una velocità di ricarica superiore rispetto a una normale presa domestica; è un sistema sicuro, affidabile ed efficiente, perfettamente integrabile con impianti di energia rinnovabile. All'interno del nuovo programma Elettrico Facile di Stellantis la wallbox è sempre inclusa.

Va rivista la data del 2035 per il passaggio all'elettrico nella Ue?
«Il 2035 è il punto di atterraggio indicato dalla normativa. Il percorso realistico per raggiungere questa data è la questione aperta più importante per tutte le case automobilistiche europee, non solo per Stellantis. Ecco perché è in cima

alla lista delle priorità dell'Accea, l'organismo di settore a cui ci siamo uniti all'inizio di quest'anno, che sta conducendo un dialogo critico con la Commissione».

L'elettrico in Italia però non prende piede...
«Siamo di fronte ad un momento di transizione con una regolamentazione europea che spinge fortemente verso l'elettrico ed un cliente che non è ancora completamente pronto. Stellantis in questo è flessibile, ha piattaforme multi-energia che le permettono di adattarsi alle esigenze di mercato. Offriamo la più grande libertà di scelta. L'ibrido senza spina è una prima porta di accesso nel mondo

delle auto elettrificate: offre una riduzione dei consumi e delle emissioni fino al 15% rispetto ai motori a benzina tradizionali, rappresenta una prima soluzione concreta per chi desidera ridurre il proprio impatto ambientale senza sacrificare prestazioni o praticità. Ma il segmento dei veicoli elettrici è fondamentale. Per questo motivo abbiamo appena lanciato Elettrico Facile, un'offensiva per sostenere la diffusione dei veicoli elettrici che può contare sulla gamma più completa del mercato».

Il 2025 sarà un anno in cui recupererete posizioni?
«Sarà un anno di costruzione, partendo da fondamenta solide. Fiat ha chiuso il 2024 al primo posto per volumi di vendita, Pandina, fatta a Pomigliano e con una prospettiva fino al 2030, è il modello più venduto in Italia. Jeep Avenger il terzo ed è anche il Suv più venduto del mercato, mentre Citroën C3 è il quarto e il Ducato, prodotto ad Atessa, è il veicolo commerciale più venduto in Italia. In un mercato in contrazione rispetto al 2023 abbiamo il 30% di quota, tra auto e commerciali. Nel 2025 ogni marchio di Stellantis avrà novità: abbiamo lanciato il Suv medio Opel Grandland, arriverà poi la C3 Aircross, l'Opel Frontera, e la Peugeot 5008. Vetture disponibili in versione ibrida ed elettrica. Oggi si aprono gli ordini per la Grande Panda, ibrida ed elettrica, e poi arriverà la nuova Jeep Compass, prodotta a Melfi, dove è già una realtà la DS N°8 presentata al Motor Show di Bruxelles».

Piano Italia: che significato ha questo programma?
«Di riconnessione. Io lo vedo in questi termini. Riconnessione con tutti gli attori, istituzionali e no, che si occupano di mobilità e industria dell'auto. Il nostro Paese è messo al centro delle strategie di Stellantis: ogni stabilimento ha un piano di modelli ben definito per il futuro».

GRUPPO EDITORIALE

TORINO - «Riconnettere». Per la nuova responsabile del mercato Italia di Stellantis, Antonella Bruno, è il termine che deve guidare l'azione di Stellantis. «Riconnettere elementi e persone sia all'interno dell'azienda che all'esterno. Una riconnessione che deve toccare i dipendenti, i clienti, i territori, le istituzioni, i fornitori e i concessionari. Tutti coloro i quali hanno un ruolo nel rilancio dell'industria dell'auto». Bruno, classe 1971, pinerolese, ex pallavolista professionista, una laurea in Economia e Commercio, una passione per le quattro ruote e l'inizio della carriera in Ford. Nel 2007 entra in Fiat. Ora dirige Stellantis in Italia.

In Europa si sta per aprire il confronto strategico sull'auto e si discute il modo per accantonare le multe sulle emissioni di CO2. Quali misure servirebbero?
«Per accompagnare la transizione verso una mobilità più sostenibile sarebbe auspicabile un piano strutturato e duraturo, coordinato a livello europeo. Un approccio integrato potrebbe non solo stimolare la domanda, ma anche favorire il rinnovamento del parco circolante, accelerando la transizione ecologica».

Fondi per incrementare la rete di colonnine elettriche oppure sussidi per abbassare il prezzo delle auto a batterie?

«Tutte le misure che aiutano lo sviluppo del mercato sono importanti. Il tema delle infrastrutture di ricarica, in Italia oggi oltre 60 mila punti, è cruciale per la transizione alla mobilità elettrica, ovunque. Oggi ci sono ancora aree del Paese, in particolare quelle periferiche e meno popolate, dove l'infrastruttura è insufficiente. È fondamentale incentivare installazioni in punti strategici, come autostrade, parcheggi pubblici e luoghi di grande affluenza. Noi sosteniamo anche il tema della ricarica domestica tramite wallbox