

Economia

↑ **+0,45%** FTSE MIB 34.938,90

↑ **+0,43%** FTSE ALL SHARE 37.157,56

↓ **-0,43%** EURO/DOLLARO 1,0344 \$

I mercati



Il Punto

Un altro 3% del Banco Bpm vicino ai francesi

di Giovanni Pons

Nuovi movimenti sul capitale di Banco Bpm, la banca guidata da Giuseppe Castagna sulla quale il 25 novembre scorso l'Unicredit ha lanciato un'Ops sul 100% delle azioni. Ieri sono arrivate altre due dichiarazioni, una da parte di JP Morgan pari a poco più del 3% e una targata Bofa che indica una partecipazione potenziale del 6,8%. Il colosso americano JP Morgan è quello che ha sempre assistito il Crédit Agricole nella costruzione della sua partecipazione in Banco Bpm, a partire dall'iniziale 9%, poi salito in più riprese fino al 15,1% di oggi. E poiché i vertici dell'Agricole hanno annunciato pubblicamente che hanno chiesto alla Bce di poter salire fino al 19,9% della banca milanese, è molto probabile, anche se non ufficiale, che JP Morgan abbia rastrellato sul mercato titoli derivati per un totale del 3% e che al momento opportuno andranno ad aggiungersi al 15,1% già in mano all'Agricole. L'idea dei francesi è di essere l'ago della bilancia per il successo dell'Ops lanciata da Andrea Orcel mettendo la quota sul tavolo al momento opportuno. Più difficile invece spiegare il 6,8% di Bofa perché, secondo fonti bene informate, potrebbe essere un riaggiustamento di quote già esistenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INDUSTRIA

Auto, le aziende si alleano contro le multe dell'Europa

ROMA — Acquistare crediti da chi fa solo auto elettriche, come Tesla, o ha quote in eccedenza, come Volvo e Polestar, per evitare di pagare il conto delle multe della Ue. Multe che nel 2026, sulla base delle vendite dell'anno in corso, piovono sulle casse dei produttori che non rispettano i limiti di CO₂ fissati da Bruxelles. Le case automobilistiche del Vecchio Continente, che sperano in un rinvio o sospensione, si stanno organizzando. Sono già nati due pool, gruppi organizzati di costruttori previsti dal regolamento Ue per acquistare o scambiarsi quote.

La Commissione non sembra disposta a rivedere il sistema delle multe, stando almeno alle parole della titolare per il Clima, Wopke Hoekstra. Rispondendo ad un'interrogazione ha detto che «è consapevole che alcuni costruttori di auto sono preoccupati di non raggiungere gli obiettivi per il 2025, ma altri sono fiduciosi e si oppongono alle modifiche. Cambiamenti che causerebbero distorsioni delle condizioni di parità e porrebbe alcuni produttori in posizione di svantaggio».

I costruttori quindi si preparano. Il gruppo Stellantis, insieme a Toyota, Ford, Mazda e Subaru, ha costituito un pool capitanato da Tesla, il brand statunitense dell'elettrico fondato da Elon Musk. Scopo? Permette alle case di mettere a fattor comune i dati sulle emissioni e presentarsi, nei confronti della Commissione Ue, come un unico soggetto. Il tutto, in caso di necessità, per poter acquistare a prezzi definiti da Tesla, che costruisce solo auto a batteria, crediti per stare entro i limiti e non incorrere in sanzioni. Dal primo gennaio è scattato un nuovo tetto: 93,6 grammi di CO₂/km in media. Jean-Philippe Imparato, capo Europa di Stellantis, a dicembre, aveva

Il commissario al Clima Hoekstra esclude la revisione delle sanzioni legate ai livelli di CO₂. I produttori creano cordate per acquistare o scambiarsi quote

di Diego Longhin

detto che le vendite di veicoli elettrici del gruppo in Europa dovevano aumentare dall'attuale 11-12% sul totale del venduto al 21%. Ogni punto percentuale mancato equivarrebbe a 300 milioni di sanzione. Il che vuol dire fino a 2,7 miliardi di multe. In linea generale Acea, l'associazione dei costruttori, dice che le sanzioni valgono in generale 16 miliardi. Il pool con Tesla capofila, che rappresenta circa il 30% del mercato della Ue, accoglierà nuovi marchi fino al 5 febbraio. Il costruttore italo-francese dice che «Stellantis è impegnata a ridurre le emissioni di CO₂ e la nostra partecipazione a questo pool contribuirà a raggiungere i nostri obiettivi europei sulle emissioni per il 2025, ottimizzando al tempo stesso le nostre risorse». Tra l'altro, come marchio solo elettrico, Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubbli-

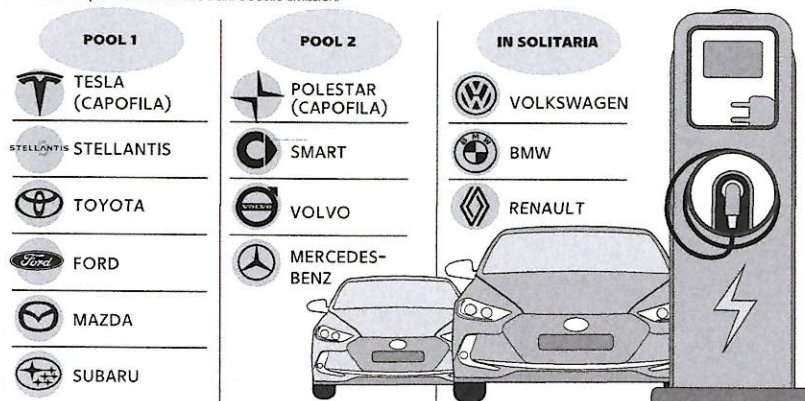
ca, porta in dote le vendite elettriche della cinese Leapmotor. «Continuiamo a concentrarci sullo sviluppo di tecnologie elettriche innovative e a basse emissioni che sono al centro della nostra strategia - dice il portavoce di Stellantis - mentre costruiamo l'azienda del futuro».

Il secondo gruppo, aperto fino al 7 febbraio, è composto da Smart, joint venture Mercedes-Geely, Volvo e Polestar ed è gestito dalla tedesca Mercedes-Benz. Saranno Smart, Volvo e Polestar a vendere i crediti alla casa di Stoccarda. Nessun accordo, al momento, per Volkswagen, che ieri ha annunciato un risparmio di 300 milioni al 2030 dal taglio degli stipendi dei dirigenti, e Renault, che potrebbero però unire le forze. Bmw, invece, come aveva prefigurato l'ad Oliver Zipse, potrebbe raggiungere il traguardo in solitaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come si comportano le case automobilistiche

Unire le forze per evitare le multe della Ue sulle emissioni



La Bce

Pnrr in ritardo, meno benefici su debito e Pil

di Giuseppe Colombo

ROMA — La Banca centrale europea ridimensiona le aspettative sul Pnrr. A certificare «una significativa revisione al ribasso» degli effetti positivi sul rapporto debito/Pil dell'Italia è il bollettino economico che aggiorna le stime sull'impatto di Next Generation Eu. Ecco lo scenario atteso nel 2031: la riduzione sarà di 7-8 punti percentuali rispetto ai 12-14 indicati due anni fa.

A sgonfiare i benefici degli aiuti europei è l'attuazione lenta del Piano. «Anche se gli effetti favorevoli restano significativi - si legge nel documento - i ritardi nell'implementazione hanno portato a una significa-

Colpa dell'attuazione troppo lenta del programma Foti: "Spendere bene"

1,4%

L'effetto sulla crescita

La spinta dei fondi Ue porterà un aumento dell'1,4% del Pil al 2026. Il governo stima un impatto del 3,7%

tiva revisione al ribasso del Pil potenziale, influenzando le proiezioni del debito a lungo termine».

Il secondo tasto dolente è la spinta alla crescita. Prendendo in considerazione lo stimolo fiscale, i fondi del Recovery potrebbero aggiungere tra 1,3 e 1,9 punti percentuali (il valore medio è 1,4%) al prodotto interno lordo fino al 2026, ma solo in caso di «un elevato assorbimento delle risorse». Con «un basso livello», il Pil aggiuntivo sarebbe invece dello 0,9%. Anche prendendo in considerazione lo scenario migliore, le stime della Bce sono decisamente più prudenti rispetto a quelle del governo italiano, che nel Piano strutturale di bilancio ha indicato un impatto al 2026 del 3,7%.

La doccia fredda dell'Eurotower non sembra preoccupare Palazzo Chigi: «Non dobbiamo avere l'incubo di spendere a tutti i costi, piuttosto dobbiamo fare buone riforme e spendere bene», sottolinea il ministro per il Pnrr, Tommaso Foti. Ma intanto, come anticipato da Repubblica, il governo lavora a una nuova revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sarà inviata a Bruxelles entro la fine di febbraio: l'obiettivo è salvare le risorse che non si riescono a spendere attraverso un travaso dai capitoli lenti a quelli che sono in grado di assorbire più fondi. Un rimescolamento che inevitabilmente impatterà sulla portata dei benefici attesi dal Piano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA