



I NUOVI EQUILIBRI

Auto frenata sui dazi

Trump chiama Elkan, presidente di Stellantis e gli ad di Ford e Gm
"Tariffe sono sospese per un mese". Rinvio per Canada e Messico

IL RETROSCENA

CORRISPONDENTE DA WASHINGTON

Un mese di tempo per trovare piani alternativi e muovere la produzione negli Stati Uniti. Il presidente statunitense Trump rallenta l'entrata in vigore delle tariffe per il settore dell'auto e viene incontro alle richieste delle Big Three di Detroit. Martedì sera c'è stato un colloquio con i vertici di Stellantis (John Elkann) Ford (Jim Farley) e General Motors (Mary Barra) e la Casa Bianca e ieri la portavoce del presidente Usa, Karoline Leavitt, ha annunciato la sospensione di «dazi per ogni auto nell'area di libero scambio USMCA». La versione dell'Amministrazione Usa è che sono state le tre società a chiedere un confronto, «hanno avanzato la richiesta e il presidente è contento di esaudirle, quindi un mese di esenzione», la spiegazione di Leavitt che ha ag-

Il conflitto commerciale fra Stati Uniti e resto del mondo

1 Le mosse su Cina, Canada e Messico

Da inizio marzo sono state attivate le nuove tariffe doganali sull'import da Cina, Canada e Messico verso gli Usa. Ma le trattative per ridurli sono in corso

2 Dal 2 aprile può toccare all'Europa

Dal 2 aprile anche i beni europei subiranno dazi doganali. Allo studio dell'Ue ci sono misure di ritorsione su bevande alcoliche e abbigliamento

3 L'automotive e la capacità di negoziare

Le modalità di trattativa del presidente Trump sono evidenti. Un caso è l'automotive, dove nelle ultime ore c'è stata una significativa apertura con le case

prelude a distensioni.

E infatti Washington è tornata a ribadire che gli sforzi canadesi nel contrasto al narcotraffico e soprattutto all'ingresso di Fentanyl sono aumentati ma restano lontani dalla sufficienza. Le tariffe, al 25% restano quindi in vigore. Sono dazi legati, è da sottolineare, a immigrazione e Fentanyl, e sono ben diversi da quelli reciproci

previsti per il 2 aprile che coinvolgono anche gli europei.

Trump ha punzecchiato Trudeau accusandolo di usare la leva delle tariffe per restare al potere. Il premier liberale è infatti dimissionario dal 6 gennaio. Il 20 ottobre ci saranno le elezioni. «È un premier agli ultimi passi dice cose ridicole cui non vale la pena rispondere», aveva commentato aspro

Lutnick con i reporter al Congresso martedì sera. Trudeau da parte sua non ha allentato la presa. Benché si negozi ancora con gli Usa, ha confermato che le tariffe canadesi di rappresaglia non saranno tolte fin tanto Washington non leverà tutte le sue. Attualmente l'America colpisce commerci per un valore di 250 miliardi di dollari (cui sono da sottrarsi



Le trattative in corso i negoziati per evitare un conflitto commerciale fra Usa e il resto del mondo

per un mese 81 miliardi legati ad auto e indotto); il controvalore canadese è di 20,8 miliardi. Ottawa ha messo nel mirino beni classici del Made in Usa come il whiskey e i jeans. La diatriba è arrivata alla WTO (Organizzazione mondiale per il commercio) dove è stato aperto un contenzioso. Nello stesso foro è approdato anche il ricorso dei cinesi, i cui

prodotti sono soggetti a balzelli del 20%. Intanto nel discorso al Congresso riunito in plenaria martedì sera, Trump ha rilanciato la sua politica ribadendo la predilezione per le tariffe, «parola bellissima», ma riconoscendo che ci sarà una «piccola perturbazione» a causa dei dazi. Il riferimento è all'aumento dei prezzi, probabile in molti settori (si calcola

La Casa Bianca alle Big Three: trovate il modo di aumentare la produzione in Usa

giunto che la motivazione è quella di non creare loro uno svantaggio economico.

La notizia dell'allentamento della presa sull'industria delle quattro ruote è stata accolta positivamente a Wall Street, il Dow Jones è rimbalzato di 600 punti, tutti i listini hanno virato in territorio ampiamente positivo trascinati dai titoli delle Big Three, fra le quali Stellantis: a due ore dalla chiusura delle contrattazioni registrava oltre il 9%, Gm il 4% e Ford quasi il 5%.

Gli scambi nell'area USMCA legate all'auto rappresentano il 22% del totale. Secondo le proiezioni di JP Morgan i costi dei dazi doganali avrebbero procurato un aumento medio del costo delle auto di 3100 dollari, con picchi di 10mila per quei brand impossibilitati a usare linee di produzione e supply chain solo statunitensi.

Il presidente Trump ha fatto sapere di essere aperto a ulteriori esenzioni. Anche se lo scontro con il Canada resta vivacissimo.

Ieri il leader Usa ha avuto una conversazione telefonica durata 50 minuti con il premier Justin Trudeau conclusa, in maniera «un po' amichevole». Non il linguaggio che

La Commissione Ue insiste: «Avanti sull'elettrico». Acea e Anfia replicano: «Servono più risorse per l'automotive»

Bruxelles sospende le multe per due anni I costruttori: «Passi avanti ma non basta»

IL CASO

EMANUELE BONINI
CLAUDIA LUISE
BRUXELLES-TORINO

Avanti con finanziamenti per l'elettrico, indietro rispetto ai paletti fissati da Green Deal, stretta sulla concorrenza sleale, prima di tutto cinese: il piano d'azione per il futuro dell'auto della Commissione europea prova a rispondere all'esigenza dell'industria del settore, che ottiene risorse, revisioni legislative e promesse di impegni per il futuro. Un totale di 2,8 miliardi di euro da fondi Ue, a cui Bruxelles assicura di aggiungere altri, con il contributo della Bei, stimolando investimenti privati. Così l'Ue vuole cambiare pagina in materia di mobilità.

Il grosso del contributo è destinato alla realizzazione di batterie elettriche in Europa. Un totale di oltre 2,1 miliardi per produzione (1,8 miliardi dal fondo per l'innovazione) e sviluppo (350 milioni dal programma Horizon per la ricerca). «L'obiettivo è garantire che la prossima generazione

di veicoli sia alimentata da tecnologia europea», spiega il commissario per i Trasporti sostenibili, Apostolos Tzitzikostas. Per rilanciare il «made in Eu» la Commissione è pronta inoltre a sviluppare la «definizione di specifiche regole di origine» per scoraggiare la pratica di delocalizzare in altri Paesi terzi come Vietnam, India e Turchia per poi rivendere nel mercato unico. Ed è questa una misura anti-Cina.

Sono i ripensamenti sul Green Deal la parte considerata come più importante dall'industria, e qui si incardina nel piano le rassicurazioni offerte in occasione del secondo incontro Commissione-case automobilistiche di tre giorni fa nell'ambito del dialogo strategico. Si chiarisce che verrà anticipata al terzo e quarto trimestre di quest'anno il processo di revisione sulla messa al bando del motore tradizionale dal 2035, prevista per la fine del 2026, con l'apertura a considerare tutte le tecnologie utili a raggiungere gli obiettivi di riduzione di emissioni di CO2, inclusi i biocarburanti a cui guarda con interesse l'Italia.

Confermato lo stop alle mul-

te per i produttori che non vendono almeno il 20% di nuove vetture a bassa o zero CO2. La Commissione presenterà un emendamento mirato al regolamento sugli standard di emissioni per rendere triennale la verifica attualmente annuale, così da permettere di essere in regola con gli obiettivi di sostenibilità nel 2027 e rinviare a quella data le sanzioni. Nessuna marcia indietro, secondo la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen: «Ci atterremo ai nostri obiettivi di emissioni concordati, ma con un approccio pragmatico e flessibile».

Annunciata anche l'intenzione di adottare nelle prossime settimane una modifica mirata della direttiva Eurovignette per estendere la scadenza oltre il 31 dicembre 2025 dell'esenzione dai pedaggi stradali per i veicoli pesanti a zero emissioni. Un modo per favorire l'investimento nei camion non inquinanti. C'è poi la questione infrastrutturale. L'esecutivo comunitario è pronto a stanziare 570 milioni, attraverso il fondo per i carburanti alternativi, per progetti di realizzazione di distributori di combustibili al-

ternativi a diesel e benzina. Un tesoretto da utilizzare nel 2025 e 2026, con particolare attenzione agli autocarri.

Annunci che sono stati accolti tiepidamente. Il ministro delle Imprese e del Made in Ita-

ly, Adolfo Urso, rivendica di aver «costretto Bruxelles a rimuovere la trappola delle multe e anticipare la revisione, condizioni necessarie ma non sufficienti a evitare il collasso dell'industria dell'auto». Ora,



LA VISITA ALLO STABILIMENTO

Il cardinale Repole a Mirafiori

Il presidente di Stellantis, John Elkann, ha accompagnato il cardinale arcivescovo di Torino, Roberto Repole, in una visita dello stabilimento di Mirafiori. Presenti anche il responsabile Enlarged Europe di Stellantis Jean-Philippe Imparato e manager di Stellantis Italia, tra cui Antonella Bruno (responsabile Stellantis Italia) e Giuseppe Manca (responsabile risorse umane). —