

# Elkann e de Meo: "L'Ue decida c'è in gioco il destino dell'auto"

Il presidente di Stellantis e l'ad di Renault a Le Figaro: "Non chiediamo aiuti, ma con le regole attuali il mercato si dimezzerà"

di **DIEGO LONGHIN**  
ROMA

Il futuro della produzione delle quattro ruote in Europa si gioca ora. E se l'Europa non farà nulla nel 2025 il settore sarà destinato a scomparire. Il presidente di Stellantis, John Elkann, e l'amministratore delegato di Renault, Luca de Meo, lanciano l'allarme in un'intervista a due voci con il quotidiano francese *Le Figaro*. E chiedono a Bruxelles di intervenire in tempi rapidi, modificando il percorso verso la transizione elettrica, favorendo il ricambio di un parco auto sempre più vecchio, cosa che rilancerebbe il mercato, e prevedendo regole diverse per le city car. «Il 2025 è un momento cruciale. L'Europa deve scegliere se vuole ancora essere una terra di industria automobilistica o un semplice mercato. Tra cinque anni, a questo ritmo di declino, sarà troppo tardi. Il destino dell'industria auto europea si gioca quest'anno», dice il numero uno di Stellantis che ricorda come nel 2025 la Cina produrrà più del Vecchio Continente e degli Stati Uniti messi insieme.

Gli fa eco l'ad della casa della Lo-sanga: «Tutti i Paesi del mondo che hanno un'industria auto si organizzano per proteggere il loro mercato. Tranne l'Europa». E de Meo aggiunge: «Il livello attuale del mercato è un disastro, c'è in gioco una questione strategica, anche per gli Stati per i quali il settore rappresenta 400 miliardi di euro di entrate fiscali all'anno in Europa».

Elkann sottolinea che «quello di cui abbiamo bisogno è un obiettivo, rapidità decisionale e certezze. Il mercato è in calo ormai da cinque anni, l'unico che non ha ritrovato il



L'intervista di John Elkann e Luca de Meo al quotidiano francese "Le Figaro" sul futuro dell'industria auto in Europa

suo livello pre-Covid». L'ad di Renault invita Bruxelles a «ripartire dalla domanda» e a non guardare solo le logiche dei marchi che producono alto di gamma: «Stellantis e Renault pesano il 30% del mercato - dice - vogliono produrre e vendere auto popolari in Europa e per l'Europa. Per i marchi premium, per i quali l'Europa conta certamente, la priorità è l'esportazione. E la loro logica che ha dettato la regolamentazione del mercato».

Costruttori soprattutto tedeschi. E de Meo, che fino a gennaio ha guidato l'Accea, il club dei produttori della Ue dove Stellantis è rientrata, sembra voler pungolare il suo successore, Ola Källenius, ceo di Mercedes. Elkann invece si rivolge a Francia, Italia e Spagna: «Pesano insieme più della Germania in termini di produzione. È importante che questi Paesi facciano della promozione della loro industria la loro priorità». Gli

LA DATA

**2035**

La transizione Elkann e de Meo chiedono modifiche alla direttiva per la transizione all'elettrico nel 2035

**LE FIGARO**

John Elkann et Luca de Meo : « Le sort de l'industrie automobile européenne se joue cette année »

stessi Paesi dove i consumatori hanno difficoltà ad acquistare le auto da loro prodotte perché sono più care. Da qui la proposta di «una regolamentazione differenziata per le piccole auto». City car più semplici. «Troppe le regole concepite per auto più grandi e più costose. Non

si possono più fare piccole auto in condizioni accettabili di redditività», rimarca de Meo. E ironizza sul possibile «cofano al tungsteno della R5» per farla reagire allo stesso modo di una berlina tre volte più lunga. In sintesi: «Le regole europee fanno sì che le nostre auto siano sempre più complesse, sempre più pesanti, sempre più costose, e che la gente, per la maggior parte, semplicemente non se le possa più permettere».

I due non dribblano il problema decarbonizzazione: «Siamo industriali del XXI secolo, non nostalgici del XX secolo», dice Elkann riferendosi alle gamme complete di prodotto, cita Grande Panda, C3 e Peugeot 3008, e a un parco auto che invecchia, in media dodici anni in Europa. Non bisogna fossilizzarsi sulla transizione verso il solo elettrico, ma incentivare anche il passaggio all'ibrido per abbattere la CO<sub>2</sub>. «La Ue si è concentrata sulle auto nuove e sul solo obiettivo dei veicoli a zero emissioni - spiega il presidente di Stellantis - ma ciò che

Vogliamo solo che ci lascino lavorare, innovare e portare alla gente i veicoli più puliti, ma anche accessibili, di cui hanno bisogno

JOHN ELKANN  
PRESIDENTE DI STELLANTIS

I clienti non comprano quello che Bruxelles vuole che noi vendiamo. Non riusciremo a sostituire la totalità dei volumi attuali con l'elettrico

LUCA DE MEO  
CEO DI RENAULT

è importante per il nostro ambiente è sostituire i 250 milioni di auto in circolazione che sono inquinanti e la cui età media non smette di aumentare. Tecnologie e innovazione non mancano. E il mercato si rivitalizzerebbe».

L'ad di Renault chiede di cambiare la direttiva per la transizione all'elettrico nel 2035: «Così come è induce un mercato dimezzato. Perché bisogna essere chiari, il mercato non compra quello che l'Europa vuole che noi vendiamo. Non riusciremo a sostituire la totalità dei volumi attuali con l'elettrico, in queste condizioni». Stellantis e Renault non chiedono aiuti. «Vogliamo solo che ci lascino lavorare, innovare e portare alla gente i veicoli più puliti, ma anche accessibili, che desiderano e di cui hanno bisogno», dice Elkann. Insieme a de Meo vorrebbe uno scatto in avanti dell'Europa: «In Cina, negli Stati Uniti e nei Paesi emergenti - rimarca Elkann - stanno costruendo politiche industriali forti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Renzo Rosso: "Su Versace offerta simile a Prada"

di **SARA BENNEWITZ**  
MILANO

Renzo Rosso presenta il bilancio di sostenibilità del gruppo Only The Brave (OtB) e non smette di pianificare lo sbarco a Piazza Affari. «Noi siamo prontissimi, quando i mercati saranno pronti ci quoteremo e penso che lo faremo a Milano - spiega il fondatore del gruppo che controlla marchi come Diesel, Margiela e Marni - Penso sia giusto quotarci per la trasparenza, la successione e per avere un'azienda ancora più solida». Del resto, con i mercati attuali, dove il lusso è sotto pressione, l'Ipo rischia di essere un boomerang, intanto sulla sostenibilità OtB non è seconda a nessuno: il

55% dei vertici è già rappresentato da donne e le emissioni 2024, calano del 31%. «Al signor Rosso non avere debiti e non aver soci - dice l'ad Ubaldo Minelli - dà una grande libertà anche nella scelta dei tempi».

Intanto la controllata Staff International - cuore produttivo dei marchi del gruppo ma anche di terzi - sta ricucendo il rapporto per la licenza Dsquare2, e studia nuove opportunità. «Stiamo guardando con attenzione alla Cina dove potrebbero esserci opportunità interessanti per i nostri negozi a gestione diretta - ha aggiunto Rosso - e continuiamo a monitorare eventuali acquisizioni, che vogliamo fare, solo se in linea con i valori di OtB». Come quella di Versace e Jimmy Choo, un processo a cui OtB ha partecipato - insieme a un partner industriale - e dove il

Il patron di Diesel recrimina: "Capri holding non ha scelto in base al prezzo" e si prepara all'Ipo: "Pronti per Piazza Affari"



Renzo Rosso  
Fondatore di OtB

gruppo Capri ha scelto di dare un'esclusiva a Prada. «La scelta di Capri non è stata dettata da motivi di prezzo, la nostra valutazione non era troppo diversa - dice con amarezza Rosso - i motivi probabilmente sono altri». Anche se Rosso non è voluto entrare nel dettaglio, gli analisti si chiedono come mai di fronte a due offerte simili, il gruppo Usa non abbia cercato di massimizzare il prezzo. Intanto, in attesa di conoscere la politica dei dazi, dopo un primo trimestre non brillante, OtB lavora per creare tutte le efficienze possibili sui costi. «Abbiamo fatto delle simulazioni sull'impatto delle tariffe per i nostri marchi, per i 42 negozi che abbiamo in Usa e per il canale wholesale - ha aggiunto Minelli - se le tariffe dovessero essere confermate, per neutralizzare gli effetti dei dazi do-

vremmo - a parità di volumi di vendita - aumentare i prezzi dell'8-9% ma non è detto che lo faremo». Infine in parallelo con la sostenibilità, la OtB Foundation continua con le sue iniziative. «Solo nel 2024 abbiamo lanciato nuovi programmi, come l'orfagno dedicato alle bambine di Kabul, portando avanti quelle già in essere come gli empori solidali», spiega Arianna Alessi, vice presidente della fondazione - siamo molto soddisfatti dei risultati e siamo orgogliosi della risposta dei dipendenti: 370 dei nostri addetti in Italia si sono candidati per fare volontariato per alcune iniziative della OtB Foundation, e in moltissimi ci chiedono di fare di più: si tratta di un bellissimo esempio di team building e di condivisione dei valori del gruppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA