

# EF ECONOMIA & FINANZA

**Il punto della giornata economica**

ITALIA	FTSE/ITALEIA	SPREAD	BTP 10 ANNI	CAMBIO EURO-DOLLARO	PETROLIO WTI/NEW YORK
FTSE/MIB	40.922	108,61	3,631%	1,1341	59,09
+0,22%	+0,21%	-0,46%	-0,03%	+0,23%	+3,43%

A Strasburgo il primo via libera decisivo per fermare le sanzioni. Fidanza (FdI): "Non basta" La Commissione dopo l'appello di Elkann e de Meo: "Il nostro piano presenta azioni concrete"

## Auto, il Parlamento Ue dice sì allo stop delle multe "Sosterremo l'industria"

**IL CASO**

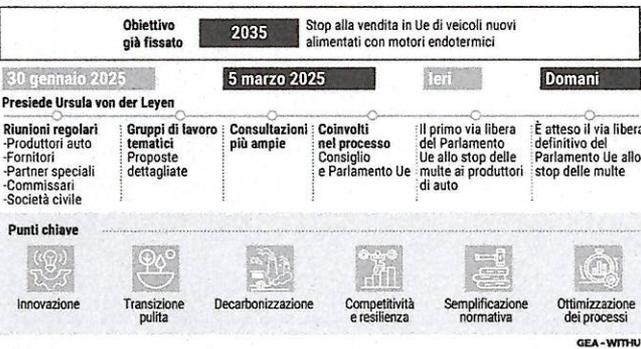
MARCO BRESOLIN  
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Il Parlamento europeo ha dato il suo via libera alla procedura d'urgenza per il provvedimento che di fatto congelerà le multe per i produttori di automobili che non raggiungeranno i target di emissioni inizialmente previsti per il 2025. La proposta della Commissione - che prevede di calcolare gli sforamenti non più su un anno, ma su un triennio - sarà votata nel merito domani, ma già ieri l'Aula di Strasburgo ha mostrato il suo sostegno all'iniziativa con l'ok all'iter accelerato. La Commissione ha accolto il passo avanti e intende proseguire con il suo piano d'azione presentato il 5 marzo, senza cambiare ulteriormente rotta, nonostante l'allarme lanciato l'altro giorno sulle colonne del quotidiano francese *Le Figaro* dal presidente di Stellantis, John Elkann, e dall'ad di Renault, Luca De Meo.

«Siamo consapevoli del fatto che il settore automobilistico si trova a un punto di svolta critico, sfidato dai rapidi cambiamenti tecnologici e dalla crescente concorrenza - spiega una portavoce della Commissione, interpellata sull'appello dei leader delle due case automobilistiche - Per affrontare queste problematiche, il 5 marzo la Commissione ha adottato un piano d'azione che «presenta azioni concrete che garantiranno un settore automobilistico solido e sostenibile e contribuiranno a liberare la sua capacità innovativa». Tra le richieste di Elkann e De Meo c'è anche quella di applicare standard normativi diversi per le auto più piccole, oltre a una più generale semplificazione normativa. Elementi di cui non c'è traccia nella replica della Commissione, che rivendica lo stop alle multe, le iniziative a favore della formazione e dell'occupazione e la protezione delle aziende europee dalla concorrenza sleale attraverso «strumenti di difesa commerciale come le misure anti-sovvenzioni».

Il congelamento delle multe «è un passo che va certamente nella giusta direzione, ma che rimane insufficiente», secondo Carlo Fidanza, capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento europeo. «Bisogna affrontare alla radice la crisi dell'automotive - ha detto ieri intervenendo in Aula - e anti-

**IL CONFRONTO IN EUROPA**



**Così su "La Stampa"**

Su *La Stampa* di ieri l'appello del presidente di Stellantis, John Elkann, e dall'ad di Renault, Luca De Meo, pubblicato sul quotidiano francese *Le Figaro*. Al centro le attuali difficoltà dell'industria europea dell'automotive



pare il più possibile la revisione del regolamento (che prevede di azzerare le emissioni di CO2 entro il 2035, ndr) rispettando il principio della neutralità tecnologica». Sulla stessa linea anche Letizia Moratti, eurodeputata di Forza Italia e del Ppe. «È ora necessario affrontare con realismo l'imminente revisio-



Il Parlamento europeo ha votato a favore del congelamento delle multe contro i costruttori automobilistici

**LA SOCIETÀ USA SI RAFFORZA IN EUROPA**

**DoorDash compra Deliveroo per 3,4 miliardi. Nasce un gruppo da 50 milioni di utenti attivi**

L'americana DoorDash acquisirà la britannica Deliveroo per 2,9 miliardi di sterline (3,4 miliardi di euro), rafforzando la propria presenza in Europa dopo l'ingresso nel continente con l'acquisto di Wolt nel 2021. Il cda di Deliveroo ha approvato l'offerta da 180 pence per azione, con un premio del 29% sul prezzo di Borsa. L'intesa, soggetta al via libera degli azionisti, valorizza il gruppo fondato da Will Shu e Greg Orlowski circa 2,2 miliardi di sterline prima dell'offerta.

L'operazione conferma il consolidamento in corso nel settore del food delivery, già segnato dalle acquisizioni di Just

Eat Takeaway.com da parte di Prosus e di Grubhub da parte di Wonder Group. DoorDash ha annunciato anche l'acquisto della piattaforma di prenotazioni SevenRooms per 1,2 miliardi di dollari. Presente in oltre 30 Paesi, DoorDash serve 42 milioni di utenti mensili e ha chiuso il 2024 con 10,7 miliardi di dollari di ricavi. Deliveroo è attiva in 9 mercati, tra cui Italia, Francia e Regno Unito, con 7 milioni di clienti attivi. Il nuovo gruppo opererà in più di 40 Paesi e servirà circa 50 milioni di utenti mensili, per un valore lordo degli ordini annuo di 90 miliardi di dollari. F. GOR.

## La ricerca dell'Università Luiss: "L'ammontare dei sussidi pubblici è stato modesto e calante" "Occupati, salari, investimenti e indotto così Fiat e Stellantis hanno creato valore"

**IL RAPPORTO**

PAOLO BARONI  
ROMA

Gli effetti diretti, legati alla produzione di vetture, ma anche quelli indiretti lungo la catena dei fornitori e quelli indotti che derivano da tutti i redditi generati nel corso degli anni: il contributo dato da Stellantis all'economia del Paese è certamente rilevante. E soprattutto, al di là delle polemiche ricorrenti, si tratta di un contributo che negli anni non è mai venuto meno. Lo dimostra lo studio indipendente curato da Fabiano Schivardi dell'Università Luiss Guido Carli presentato ieri in versione integrale dopo le anticipazioni fatte dal presidente John Elkann durante l'audizione in Parlamento del 19 marzo.

«Si trattava di mettere ordine in un dibattito fatto su nu-

meri che non si capisce da dove venivano» ha spiegato Schivardi presentando la ricerca che copre un periodo che va dal 2004, anno in cui è iniziato il processo di trasformazione radicale del gruppo, ed arriva al 2023, ultimo anno con disponibilità completa di tutti i dati. «Stellantis - è la sintesi fornita da Schivardi - ha fornito un contributo notevole all'economia italiana in termini di occupati, salari, valore aggiunto, impegno nel campo della ricerca e sviluppo, investimenti e bilancio dello Stato. A fronte di ciò l'ammontare dei sussidi pubblici è stato modesto e calante» ha poi aggiunto Schivardi, secondo cui «la visione che emerge è quella di una impresa che ha affrontato la globalizzazione contando sulle proprie risorse e prendendosi rischi in scelte ambiziose».

In questi vent'anni Stellantis ha prodotto in Italia 16,7 milioni di auto e veicoli com-



**“** Fabiano Schivardi La visione che emerge è quella di una impresa che ha contato sulle proprie risorse **”**

**1.700** I miliardi di valore totale generato dalla produzione in Italia del gruppo in 20 anni

merciali, per un valore complessivo di 668 miliardi. Calcolando gli effetti sulla filiera e le ricadute sui consumi delle famiglie, il valore complessivo della produzione in Italia sale a 1.700 miliardi, con un valore aggiunto diretto di 57 miliardi che diventano 557 (1,4% del Pil) calcolando anche il contributo indiretto.

In tutto il gruppo ha pagato 38,9 miliardi di stipendi (al netto dei contributi sociali), effettuato acquisti per beni e servizi dai suoi fornitori italiani per 6,7 miliardi (ed il valore medio è aumentato del

20% dopo la fusione con Psa) ed investito in media 1,3 miliardi all'anno in ricerca e sviluppo (25,3 miliardi tra il 2004 ed il 2023 pari all'8,7% della spesa totale delle imprese italiane) ricevendo dallo Stato contributi «assolutamente marginali» pari al 3,8%. Nello stesso lasso di tempo gli addetti si sono ridotti del 21,9%, da 55 a 43 mila, ma il calo risulta inferiore a quello delle immatricolazioni (-29,1%). Nel complesso sono riconducibili all'attività di Stellantis 358 mila addetti (218 mila occupati indiretti e 58 mila nell'indotto).

Tra il 2004 ed il 2023 l'azienda ha pagato direttamente 13,9 miliardi di imposte che sommate al gettito dell'Iva ed alle tasse versate per conto dei dipendenti fa salire il totale a 32,2 miliardi. Quanto alla cassa integrazione di cui hanno beneficiato i lavoratori lo studio mette in chiaro che Stellantis è stata un contribuente netto durante il periodo di crescita ed un beneficiario netto durante la doppia recessione quando ha mantenuto il livello occupazionale di fronte ad un calo marcato dell'attività. Nel totale del periodo, il saldo della Cig è negativo per