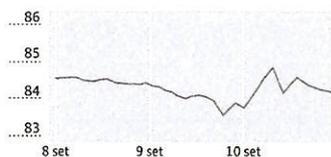
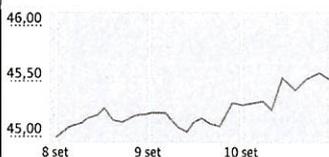


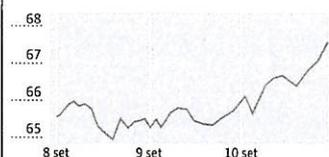
SPREAD BTP/BUND
-0,07% 84,26



DOW JONES
-0,48% 45.490,92



BRENT
+1,80% 67.59 \$



FTSE MIB
42.059,74 +0,12%

FTSE ALL SHARE
44.617,49 +0,10%

EURO/DOLLARO
1,1690 \$ -0,09%

Auto, Ue più vicina ai produttori “E-car piccola e accessibile”

Von der Leyen disegna l'elettrica che risponderà alla concorrenza cinese Stellantis: “Un’iniziativa visionaria e urgente”

di **FILIPPO SANTELLI**
ROMA

suggerendo delle semplificazioni regolatorie e la creazione di una nuova e specifica categoria di veicoli per ridurre i costi di questa e-car e accelerarne l'arrivo sul mercato.

Al centro del tavolo di domani però i big delle quattro ruote porranno un tema per loro ancora più pressante, cioè lo stop ai motori a combustione entro il 2035, con tappa intermedia al 2030. «Rispettare i rigidi obiettivi, nel mondo attuale, non è semplicemente più fattibile», hanno scritto le associazioni europee dei costruttori e dell'indotto in una recente lettera a Von der Leyen. Concetto ribadito negli ultimi giorni sia dal ceo di Stellantis Antonio Filosa che dal ministro delle Imprese Urso, e su cui all'Europarlamento è allineato l'intero Partito popolare. La richieste sono varie: spalmare i

target di riduzione delle emissioni per evitare multe miliardarie, come fatto per quelli al 2025, ma su cinque anni invece che tre; rivedere i parametri di calcolo della CO₂, specie per i veicoli commerciali, ancora più difficili da elettrificare; maggiore gradualità nelle transizioni, “salvando” i motori ibridi o i combustibili a basse emissioni. Soprattutto: le aziende chiedono di identificare il prima possibile, già da domani, un percorso certo e pragmatico.

Leri nel suo discorso Von der Leyen ha usato parole a loro care. Ha detto che la «flessibilità» adottata per i target 2025 «funziona», facendo intendere che verrà applicata anche nella revisione dei prossimi obiettivi, attualmente in corso. Ha aggiunto che verrà rispettato il principio di «neutralità tecnologi-

ca», la locuzione che lascia al mercato la possibilità di decidere con quali tecnologie ottenere la riduzione delle emissioni.

Un'apertura? L'Anfia, associazione della filiera automotive italiana, accoglie «con favore» le parole della presidente della Commissione, aggiungendo però che «è necessario che venerdì si traducano in misure concrete». Il punto di caduta di questa mediazione è tutt'altro che definito. Sale la pressione dell'industria, dei Popolari, di grandi Paesi come Italia e Germania, della realtà di un mercato che non si riprende, ma Von der Leyen ha ribadito a più riprese che non intende smantellare la data del 2035, pilastro del Green Deal che lei stessa ha approvato. «Il futuro è elettrico», ha detto ieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PUNTO

di **ROSARIA AMATO**

Dall'olio al riso la tavola è roba da benestanti

L'inflazione rallenta, ma i prezzi del cibo continuano a correre. L'Istat calcola che nel luglio del 2025 i prezzi dei beni alimentari sono più alti del 30,1% rispetto alla media del 2019. L'accelerazione maggiore si è avuta tra il 2021 e il 2023, ma anche adesso cibo e bevande viaggiano a incrementi doppi rispetto alla media generale, e per alcuni prodotti, rileva l'Unione Nazionale Consumatori, come il burro, l'olio di oliva e il riso, i rincari superano il 50%. Non è un fenomeno esclusivamente italiano, anzi altri Paesi europei hanno fatto peggio, fa notare l'Istat: Germania +40,3%, Spagna +38,2%, media Ue +39,2%. Solo la Francia è andata un po' meglio, con un rincaro del 27,5%. L'inflazione alimentare ridimensiona fortemente il potere d'acquisto delle famiglie a basso reddito, costrette a riservare al cibo una quota delle loro entrate ben superiore a quella delle famiglie più abbienti. E la contrattazione collettiva non riesce a stare al passo con l'inflazione, anche se in questi anni ha comunque contribuito a limitare i danni, soprattutto se all'impatto degli aumenti contrattuali si somma quello delle politiche fiscali attuate dai vari governi. Secondo uno studio della Cisl a fronte di un'inflazione generale cumulata del 17,4% dal 2019 al 2024 le retribuzioni nette per i redditi bassi hanno recuperato il 14,5% (con una perdita di 2,9 punti) e per quelli alti il 12,0% (divario residuo: 5,4 punti). È andata meglio ai redditi mediani, che hanno recuperato quasi tutto, il 19,9%, con una perdita limitata allo 0,5%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ecologica, economica e soprattutto europea. Nel discorso sullo stato dell'Unione, tenuto ieri di fronte all'Europarlamento, la presidente della Commissione Ursula von der Leyen ha descritto con tre “E” il profilo di una nuova piccola-nelle dimensioni e nei prezzi - macchina elettrica made in Europe che risponda alla concorrenza low cost dei modelli cinesi e contribuisca a salvare un'industria «pilastro della nostra economia», oggi in crisi strutturale. Su questa “e-car” nei prossimi giorni, probabilmente già domani nel nuovo appuntamento del dialogo strategico di settore, proporrà ai costruttori di «collaborare».

Che sostanza avrà «l'iniziativa» non è per il momento chiaro. Ancora meno con quante risorse Bruxelles la sosterrà, sul lato degli incentivi all'acquisto ma soprattutto su quello degli investimenti industriali, visto che al momento le aziende europee non producono veicoli di questo tipo. In una nota Stellantis (di proprietà del gruppo Exor, che controlla l'editore di Repubblica Gedi) ha dato «un forte benvenuto» a un'iniziativa «visionaria e urgente»,

I NUMERI

15,6%

Le elettriche

A luglio, ultimo mese rilevato, le vendite di auto elettriche in Europa hanno raggiunto il 15,6%, in crescita rispetto allo stesso mese del 2024 (12,5%), ma ancora lenta. Dominano le ibride: 34,7%

2035

Il termine

La normativa europea prevede entro il 2035 lo stop alla vendita di auto con motore a combustione interna. Obiettivi intermedi sono fissati al 2025 e al 2030



Boom di Gnl dall'America, Edison accelera

La società guidata da Nicola Monti firma un contratto con Shell per importare un miliardo di metri cubi per 15 anni

di **EMMA BONOTTI**
MILANO

Cresce la fame di Edison per il gas naturale liquefatto. Dopo l'arrivo dei primi carichi d'oltreoceano in primavera, il gruppo

milanese ha firmato un accordo con Shell per acquistare, dal 2028, e per 15 anni, circa 0,7 milioni di tonnellate all'anno di gas liquido statunitense, pari a un miliardo di metri cubi l'anno in forma gassosa. Si tratta di un contratto Fob (Free on board) in cui Edison si occuperà direttamente del ritiro, trasporto e scarico della materia prima. Come spiega lo stesso ad Nicola Monti questa è la soluzione che garantisce maggior flessibilità: «Restiamo impegnati a garantire la sicurezza di approvvigionamento dell'Italia, ma se nel lungo periodo il mercato europeo accelererà sulla riduzione dei consumi per la decarbonizzazione, il contratto Fob

ci consentirà di spostare questi volumi verso altre geografie, come l'Asia». Oggi Edison importa in Italia circa 14 miliardi di metri cubi di gas all'anno, coprendo il 23% della domanda nazionale.

In una fase storica in cui l'Ue punta a diversificare le proprie fonti di energia, il Gnl si sta affermando come una delle alternative più apprezzate da Stati e operatori. Solo nel primo semestre 2025, dati Snam-Igu, l'import europeo di gas liquido è cresciuto anno su anno di 12 miliardi di metri cubi (+23,6%). Edison conosce bene il settore: la scorsa primavera ha portato in Italia i primi carichi di Gnl statunitensi comprati da Ventu-

re Global, con cui di recente anche Eni ha stretto un accordo di lungo periodo sul gas liquido.

Il vecchio contratto di Edison, il primo italiano a lungo termine con gli Usa, era stato siglato nel 2017, ma nell'avvio della fornitura si erano verificati ritardi legati all'impianto di liquefazione. «Alla luce di quella esperienza, abbiamo selezionato un partner che dispone già di progetti di liquefazione operativi per limitare i rischi», riprende Monti. Edison accederà a una quota dei volumi riservati da Cheniere, primo operatore di Gnl degli States, a Shell, presso il terminale di Sabine Pass.

© RIPRODUZIONE RISERVATA