

ECONOMIA

PARLA VAGO (MSC)
«I traghetti
sono centrali
Più risorse»



«Non chiediamo risorse per il settore crociere, ma per quello dei traghetti» che svolgono «una funzione fondamentale per il Paese, garantendo l'essenziale continuità territoriale con le nostre isole, grandi e piccole», ha detto Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo divisione Crociere - Gruppo MSC in occasione del battesimo di Explora II a Civitavecchia alla presenza del vicepremier Antonio Tajani.

CAOS GREEN Dopo la proposta di Acea di rinviare le norme anti CO2

Auto elettrica, Tavares contro tutti

L'ad di Stellantis: «Surreale cambiare le regole Ue sulle emissioni». Il nodo impianti

Marcello Astorri

■ Volano gli stracci nell'industria dell'auto europea. A salire sulle barricate è l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares (in foto), dopo essere venuto a conoscenza di un documento pubblicato sulla stampa nel quale la lobby automobilistica Acea (di cui fanno parte Volkswagen e Renault, ma non più Stellantis) chiede all'Unione europea di attivare una procedura d'urgenza per posticipare di due anni l'applicazione, prevista per

soprattutto dal punto di vista della concorrenza, così cara all'Unione europea. «Tutti conoscono le regole da molto tempo, tutti hanno avuto il tempo di prepararsi, e quindi ora stiamo correndo», ha detto il ceo di Stellantis. «Siamo in un sistema in cui l'autorità di regolamentazione vuole che i consumatori comprino queste auto, e il consumatore dice no grazie, non a



mento della sua gamma elettrica, ma anche con una gamma di 30 modelli ibridi con i suoi 15 marchi entro la fine del 2024. Certo è che il gruppo ha stretto una partnership con i cinesi di Leapmotor in una sorta di «patto col diavolo» visto che l'Unione europea ha varato una bordata di dazi proprio contro le auto elettriche di Pechino (che, guarda caso, sono osteggiati da Stellantis). Il tutto mentre prosegue l'alta tensione anche in Italia, dove l'obiettivo del governo di tornare a produrre un milione di veicoli l'anno si scontra con la grande difficoltà in cui versano gli impianti dell'ex Fiat, complice la penuria di nuovi modelli e la scarsa passione dei consumatori per le auto con la spina. Fino al caso limite di Mirafiori, l'ex stabilimento simbolo degli Agnelli, che ha prolungato lo stop alla produzione della 500 elettrico fino all'11 ottobre con conseguente ricorso ad altri ammortizzatori sociali.

Acea, dal canto suo, aveva lanciato l'allarme sostenendo che, a meno di modifiche normative, le case automobilistiche Ue non saranno in grado di rispettare le nuove norme sulle emissioni. L'analisi sottolineava poi come per evitare danni ulteriori il settore «non avrà altra scelta che tagliare significativamente la produzione, il che metterà a rischio milioni di posti di lavoro nell'Ue».

quel prezzo». Ma ora - ha sottolineato ancora Tavares - «abbiamo le auto, ci siamo organizzati per realizzare le vendite necessarie, stiamo soffiando sul collo di Tesla. E ci viene detto che ci saranno disastri. Avrebbero dovuto pensarci prima». Stellantis, dal canto suo, si dice pronta a qualsiasi evenienza, con un continuo rafforzamento della sua gamma elettrica, ma anche con una gamma di 30 modelli ibridi con i suoi 15 marchi entro la fine del 2024. Certo è che il gruppo ha stretto una partnership con i cinesi di Leapmotor in una sorta di «patto col diavolo» visto che l'Unione europea ha varato una bordata di dazi proprio contro le auto elettriche di Pechino (che, guarda caso, sono osteggiati da Stellantis). Il tutto mentre prosegue l'alta tensione anche in Italia, dove l'obiettivo del governo di tornare a produrre un milione di veicoli l'anno si scontra con la grande difficoltà in cui versano gli impianti dell'ex Fiat, complice la penuria di nuovi modelli e la scarsa passione dei consumatori per le auto con la spina. Fino al caso limite di Mirafiori, l'ex stabilimento simbolo degli Agnelli, che ha prolungato lo stop alla produzione della 500 elettrico fino all'11 ottobre con conseguente ricorso ad altri ammortizzatori sociali.

**Il manager: «Noi pronti a ogni evenienza»
Ma la produzione in Italia è in crisi e c'è
il patto del diavolo con i cinesi di Leapmotor**

il 2025, delle sue regole rafforzate sulle emissioni di CO2. Tali norme costringono le case automobilistiche a vendere più modelli elettrici, pena pesanti multe (alcune stime prevedono una possibile tegola da 15 miliardi). Questo perché il mercato dell'elettrico non è cresciuto come previsto in Europa, in particolare a causa del ritiro dei sussidi in Germania.

«Sarebbe surreale cambiare le regole europee sulle emissioni di CO2 ora, come chiedono alcune case automobilistiche», ha dichiarato ieri il capo di Stellantis, il secondo gruppo automobilistico più grande d'Europa. Per Tavares sarebbe sbagliato

15

Sulle case auto europee pende una stangata green che, secondo alcune stime, può arrivare a 15 miliardi

ENERGIA



Saipem avanza in Qatar contratto da 4 miliardi

Saipem cresce in Qatar. La società guidata da Alessandro Puliti si è aggiudicata un contratto Epc offshore da QatarEnergy per i pacchetti combinati Comp3A & Comp3B del progetto North Field Production Sustainability Offshore Compression Program. L'appalto, che ha un valore vicino ai 4 miliardi di dollari, è finalizzato a sostenere la produzione del giacimento offshore di gas naturale situato al largo della costa nord-orientale del Paese.

di Pompeo Locatelli

I lapilli
di Pompeo

Il binario che porta ai privati

I privati in Ferrovie dello Stato. Da tempo immemore, a intervalli più o meno regolari, questa frase torna alla luce. Poi, viene congedata fino alla volta successiva. A Cernobbio, durante il Forum Ambrosetti, l'ad di Ferrovie dello Stato, Stefano Donnarumma ha fatto sapere che vi è un progetto di apertura del capitale ai privati. Spetterà - ha aggiunto - al nuovo cda del Gruppo definire il piano entro il 2024, quindi il ministero dell'Economia - cioè l'azionista pubblico - lo analizzerà per eventualmente dare il via libera all'operazione. Qualora il piano trovasse attuazione si tratterebbe di una buona notizia sul binario delle privatizzazioni. La partita, proprio perché tocca un'azienda fondamentale nella fornitura di servizi di pubblica utilità, merita di essere seguita con grande attenzione. Partita che si annuncia complicata. Come dimostrano le reazioni sindacali: il sistema ferroviario italiano è un asset fondamentale del servizio pubblico e non può essere svenduto. Un disco rotto, prese di posizione insensibili alla realtà. E non si tratta di essere dei pasdaran delle privatizzazioni in astratto per cogliere la fallacia.

Pur riconoscendo le sue criticità il liberismo di mercato, come la storia ha certificato, è l'unico modello in grado di assicurare la crescita economica e insieme la prosperità sociale. Perciò, lo Stato ha da rientrare nella sua funzione virtuosa, non meno importante. Ovvero: indirizzare, promuovere e soprattutto controllare. Ma non gestire. L'efficienza di un servizio così delicato come quello del sistema ferroviario passa da iniziative coraggiose di questo stampo. L'apertura del capitale di Ferrovie dello Stato ai privati sarebbe una mossa governativa in quella direzione. Tanto auspica quanto fin qui disattesa. Sarà la volta buona?

www.pompeolocatelli.it

IL MALATO TEDESCO

La Buba ammette: «Germania ferma al palo» E nella cantieristica esplode la mina Meyer

Nagel: «Serve uno sforzo per il Pil». Il rischio delle mire asiatiche

Sofia Fraschini

■ Banche, auto, logistica e ora anche la cantieristica. La crisi tedesca si allarga diventando un caso nel cuore dell'economia europea. Dopo Commerzbank, Volkswagen e Deutsche Bahn, esplode la mina Meyer (cantieri navali). Tanto che si accende l'allert anche del presidente della Bundesbank Joachim Nagel (in foto) secondo cui sono necessari «maggiori sforzi per far riprendere l'economia tedesca dal suo attuale stato di debolezza. La crescita economica è piatta, forse sarà allo 0% alla fine dell'anno, forse un po' più alta, forse un po' più bassa», ha aggiunto Nagel intervenendo all'open day della banca centrale tedesca proprio mentre si materializza

un nuovo «caso Germania»: la statalizzazione del big della cantieristica Meyer Werft.

Un «salvataggio» inatteso, soprattutto alla luce della forza che il settore sta esprimendo sia sotto il profilo civile, sia sotto quello militare. Nagel ha avvertito «che non ci sono soluzioni rapide o facili alle sfide attuali», aggiungendo che «il progresso economico, la competitività, richiedono uno sforzo congiunto da parte di tutti noi». Il caso Meyer stride tra gli operatori del settore, soprattutto nel confronto con l'italiana Fincantieri o la francese Chantiers de l'Atlantique. Dopo la storica gestione Bono, l'ad Pierroberto Folgiero negli ultimi due anni ha superato la crisi generata dal Covid e rifocalizzato l'azienda sul

fronte civile e militare con ottime performance anche in Borsa: +20% negli ultimi 12 mesi.

Al contrario Meyer Werft, gruppo navalmeccanico tedesco con oltre 3mila dipendenti, sta vivendo la fase più difficile nei suoi oltre 200 anni di storia e, a causa di un finanziamento di 2,7 miliardi acceso dopo la crisi pandemica, è stato a un passo dal fallimento. Ma quali sono le reali cause? A intervenire sarà ora Berlino. Le risoluzioni prevedono che il governo federale e lo Stato della Bassa Sassonia acquisiscano congiuntamente l'80% delle azioni del

cantiere navale attualmente in perdita per 400 milioni (il 20% resta alla famiglia Meyer). Inoltre, sia il governo federale, sia quello statale concederanno garanzie per circa 1 miliardo ciascuno sui prestiti delle banche. L'ingresso dello Stato dovrebbe essere limitato nel tempo, ma non esiste una data di uscita fissa.

Non è il primo caso del castello industriale tedesco che sventola la bandiera europea del rigore mentre si sgretola pezzo dopo pezzo. Una crisi che riguarda tutta l'Europa, destando preoccupazione sul fronte militare.

Se la situazione geopolitica dovesse peggiorare, gli impianti dei cantieri navali potrebbero essere utilizzati anche per la marina e svolgere un ruolo significativo nella costruzione navale militare. Berlino stima che Meyer Werft resterà in perdita nel 2025 e nel 2026, anche se il piano di ristrutturazione sarà attuato.

Un baco nella costruzione della futura Difesa europea a cui si lavora da tempo e che ora vede nella Germania un soggetto debole e nella Meyer un soggetto passibile di un interesse da parte dei player orientali.

