

ECONOMIA

FINCANTIERI
Savino (Mef):
«Monfalcone
è strategica»



«Monfalcone è un sito strategico per l'industria nazionale e per l'economia del Friuli Venezia Giulia. È fondamentale che sviluppo industriale, tutela del lavoro, rispetto delle regole ed equilibrio sociale siano parte di un percorso condiviso». Lo ha detto Sandro Savino, sottosegretario del ministero dell'Economia e Finanze, dopo aver incontrato l'ad di Fincantieri, Pierroberto Folgiero (in foto).

l' intervista

Pierluigi Bonora

Marco Stella

«Sui bonus auto l'Ue sbaglia includa i motori a benzina»

Il capo dei componentisti: «Sostegni trasversali e per accedere chiediamo il 75% di pezzi Made in Europe»

«**R**iteniamo che il 75% dei componenti made in Europe, rispetto alla proposta di Bruxelles del 70% per quelle auto oggetto di sussidi, sia fondamentale. Nostro dovere è proteggere la manifattura e garantire al settore tutti gli strumenti necessari. L'Europa è al centro tra le pretese americane e l'offensiva commerciale cinese. In pericolo sono le nostre filiere e competenze. Tutte capacità impensabili da ricostruire». È quanto afferma Marco Stella - ceo di Dts Spa con sede a Maranello, presidente del Gruppo componenti di Anfia (filiere italiana) e vicepresidente dell'associazione europea Clepa - in vista dell'imminente presentazione, da parte della Commissione Ue, dell'Industrial Accelerator Act, con l'obbligo per i costruttori di utilizzare componenti made in Europe nelle nuove auto elettriche, ibride ricaricabili e a celle a combustibile che rientreranno nei piani di sostegno. Uno studio di Roland Berger precisa come i fornitori si trovino ad affrontare una concorrenza sleale da parte di regioni con costi più bassi, meno normative, tariffe unilaterali, eccesso di capacità, dumping e sussidi: a rischio, entro il 2030, sono fino a 350mila posti.

Stella, ancora una volta Bruxelles si è svegliata tardi.

«Credo che il testo che abbiamo potuto visionare vada nella direzione giusta, al di là di alcuni correttivi. Ma



Allarme

Bruxelles è stretta nella morsa di Usa e Cina, le nostre filiere e competenze si trovano in pericolo

Paletti

Bene il libero scambio, ma se un gruppo produce in Nord Africa e poi importa non vale per il quorum

Equilibri

Pechino sa che non può avere un peso rilevante nel Vecchio continente se non produce anche in loco

non bisogna più perdere tempo per arrivare al cambio di passo che l'industria merita».

I bonus previsti escludono, però, le vetture più richieste: le ibride senza la spina.

«La norma dovrebbe essere trasversale su tutti i modelli, anche se di solito gli incentivi riguardano solo le auto elettriche e ibride plug-in. Ma noi chiediamo che comprendano tutte le alimentazioni».

Quali componenti saran-

no considerati? E poi c'è il nodo batterie con i cinesi dominanti.

«Non vogliamo concentrarci solo su batterie, motori elettrici ed elettronica di controllo, con il rischio che il resto diventi oggetto di migrazione verso Paesi low cost per recuperare competitività e creare, alla fine, nuove dipendenze su commodities a basso valore. Il 75% del valore, per noi, riguarda tutti gli altri componenti della vettura, senza distinzione. Voglio ricordare che le

APPELLO
Marco Stella, presidente del Gruppo componenti di Anfia



auto più vendute in Europa sono quelle con motore endotermico».

Vi aspettate ripicche da parte cinese?

«I cinesi sanno che è impossibile aspirare a un pezzo di mercato europeo rilevante, come ambiscono, senza immaginare di dover produrre in loco con il valore offerto sul posto. È quello che hanno fatto gli occidentali in Cina, ma ora il flusso si è invertito».

Byd, che ha una strategia 100% europea, è pronta a produrre in Ungheria e Leapmotor (Stellantis) guarda alla Spagna. E sono solo i primi...

«Tant'è che Byd ha riunito a Torino la filiera italiana, prima in Europa a essere sondata. Ben venga che utilizzino le filiere di fornitura locali per produrre auto di ottima qualità in Europa».

Made in Europe e Paesi interessati dagli accordi di libero scambio.

«Aperti e pronti a valutare caso per caso. Ma se qualcuno pensasse di produrre in un Paese, diciamo del Nord Africa, per poi importare, approfittando delle relazioni bilaterali in atto, per noi quello non è made in Europe».

In sintesi?

«Importante è che si arrivi a una misura ancora migliore e più incisiva in attesa che dalla revisione delle regole sulla decarbonizzazione si giunga alla reale apertura a una pluralità di tecnologie per decarbonizzare la mobilità».

di Pompeo Locatelli

Libere opinioni

Made in Italy alla Brignone

Le meravigliose vittorie olimpiche di Federica Brignone mi suggeriscono di scrivere che è «tutto oro quel che luccica». E dunque mi spingo a modificare, per una volta, il famoso e ragionevole proverbio italiano. Perché quelle medaglie conquistate dalla fuoriclasse azzurra illuminano d'immenso. E di un significato che trascende lo sport per entrare nel libro degli insegnamenti preziosi per la vita di tutti i giorni.

Non è un azzardo accostare la storia di Federica Brignone a quella di una piccola realtà imprenditoriale italiana da molti anni al vertice nel mondo. Appunto, un'eccellenza, un simbolo del Made in Italy. I travagli, però, possono arrivare. E bisogna farci i conti. Per lei, una terribile caduta nell'aprile 2025 ai campionati italiani: frattura di tibia e perone. L'appuntamento con l'olimpiade di Milano Cortina che, di colpo, diventa un miraggio. Un traguardo oggettivamente impossibile da raggiungere. Lei, anziché arrendersi, avvia un lungo periodo di faticosa riabilitazione. Sono giorni e giorni di sacrifici. Di dolori. Di pensieri preoccupati. Però, mai di rassegnazione. Di accettazione della crisi come anticipo della chiusura. Della cessazione della propria attività. E così, dopo quasi un anno, rieccola al cancelletto di partenza. Impegnata nella sua impresa che è quella di scivolare il più efficacemente possibile sugli sci. Buona la performance nella discesa libera. Straordinarie le prestazioni nel SuperG e nello slalom gigante. Federica Brignone ritrova così il feeling con l'esperienza di fare l'impresa. La sua è una grande lezione.

Ci sono piccole realtà imprenditoriali che sono eccellenze ma che possono incontrare momenti di crisi. Incidenti di percorso. Anche gravi. Tuttavia, si può ripartire se i fondamentali, cioè i valori alla base di un'azienda che sa stare sul mercato, sono solidi e innervati da cultura di impresa, spirito di innovazione e sguardo al futuro. Le cadute rovinose accadono. Ma, come testimonia la vicenda di Federica Brignone, si può tornare a superare i paletti.

info@pompeolocatelli.it

OGGI IL CAPITAL MARKETS DAY

Enel avvia buyback da 1 miliardo e rifinanzia il debito

Il gruppo potrà emettere obbligazioni o rinnovare linee di credito per 12 miliardi di euro

■ Il gruppo Enel si presenta al Capital Markets Day odierno con una batteria di mosse finanziarie iscritte nel piano strategico 2026-2028 che l'amministratore delegato Flavio Cattaneo (*in foto*) illustrerà oggi alla comunità finanziaria. Il consiglio di amministrazione ha autorizzato nuove emissioni obbligazionarie e la sottoscrizione o il rinnovo di linee bancarie fino a un massimo complessivo di 12 miliardi di euro entro il 31 marzo 2027, operazioni che potranno essere realizzate direttamente dalla capogruppo o

tramite le controllate Enel Finance International N.V. e Enel Finance America LLC, con garanzia della società. L'obiettivo, spiega il gruppo, è duplice: «rifinanziare il debito in scadenza entro il 31 marzo 2027 e soddisfare le esigenze finanziarie legate alle iniziative di crescita e investimento».

Parallelamente arriva il via libera a un nuovo buyback fino a un miliardo di euro e per un massimo di 150 milioni di azioni, pari a circa l'1,48% del capitale, con durata dal 23 febbraio al 31 luglio 2026. L'ope-

razione, che segue quella conclusa a dicembre scorso con l'acquisto di oltre 122 milioni di titoli per circa un miliardo, punta a «riconoscere agli azionisti una remunerazione aggiuntiva rispetto alla distribuzione dei dividendi» attraverso l'annullamento delle azioni proprie senza riduzione del capitale sociale, in attuazione dell'autorizzazione assembleare del maggio 2025 da 3,5 miliardi complessivi.



Per l'esecuzione del programma Enel affiderà l'incarico a un intermediario indipendente che opererà nel rispetto dei limiti previsti dalla normativa Ue e dall'autorizzazione assembleare: il prezzo non potrà discostarsi di oltre il 10% dal riferimento del titolo registrato su Borsa Italiana nella seduta precedente e i volumi giornalieri non supereranno il 25% della media degli ultimi venti giorni di scambi. Le operazioni saranno comunicate al mercato secondo le regole vigenti.

GDeF