



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 imp

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 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 cre-

sciuto 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 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 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.

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».

**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**

15

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

