Exor in calo, Stellantis in bilico, Gedi in vendita L'*annus horribilis* (senza fine) di John Elkann

Il 2025 è stato tutto in salita per il nipote di Gianni Agnelli, complice la crisi del settore automobilistico
Dalla disputa sull'eredità della nonna Marella alle offerte per comprare la Juventus: quante grane

Ottavia Munari

Nella crisi del settore automobilistico europeo, se vogliamo giocare a buoni e cattivi, non può mancare John Elkann. È appena uscito sul Financial Times un dettagliato articolo sull'*annus horribilis* vissuto dal nipote di Gianni Agnelli: dalle vicende personali – la lunga disputa con la madre Margherita sull'eredità della nonna Marella – alle questioni giudiziarie aperte – l'accusa di frode fiscale – e ancora, il calo del 18% da inizio anno delle azioni della holding Exor, il Gruppo Gedi in vendita, offerte per comprare la Juventus, la scuderia Ferrari che – nonostante l'arrivo del campione Lewis Hamilton – non vince un titolo dal 2008.

Alcune considerazioni, in ordine sparso. Mentre l'Avvocato più famoso d'Italia guidò la Fiat nel bel mezzo del boom economico, Elkann si è ritrovato a prendere il timone dell'impero nella tempesta. Nel 2004, ricordiamo tutti la fatidica domanda di Sergio Marchionne, "in ferie da cosa?", quando la casa perdeva cinque milioni di euro al giorno. Quello che un tempo era il gruppo industriale più importante d'Italia si ritrova ad essere, oggi, una holding diversificata con delle partecipazioni che non spiccano per crescita e produttività. Tra tutte, Stellantis.

Ora, non è certo tutta colpa di Elkann. Il mercato automobilistico è in caduta libera da anni. Le politiche green ad alto contenuto ideologico dell'Ue hanno di fatto smontato, pezzo per pezzo, la nostra capacità produttiva. Abbiamo, inseguendo target impossibili – basti pensare al folle stop delle auto a benzina nel 2035, soltanto pochi giorni fa revocato a data a destinarsi – rottamato i nostri stabilimenti favorendo delocalizzazioni e scommesso su un mercato, quello elettrico, che si è rivelato essere un boomerang micidiale. Per alcuni in Ue l'auto elettrica sembra l'unica via percorribile per una società a zero emissioni, anche a costo di sacrificare intere filiere industriali e non solo, la nostra stessa sicurezza. Mentre l'Ue ha preteso parametri di sostenibilità industriale insostenibili per il settore automobilistico, la Cina – che controlla la catena di fornitura globale delle batterie al litio e altri componenti per i veicoli elettrici – ha inondato il nostro mercato con le sue vetture, peraltro dai prezzi accessibilissimi grazie agli aiuti di Stato che Pechino puntualmente riversa nelle sue aziende.

L'azione di Elkann, in questo caos, non è stata brillante. Negli anni, Stellantis ha infatti progressivamente diminuito la produzione in Italia, nonostante gli impegni dell'azienda in investimenti e occupazione nel Paese. Era già tutto previsto, forse, dal giorno della fusione di FCA con il gruppo Peugeot, che da subito presentava uno squilibrio nel gruppo a favore della parte francese. Nel frattempo, Stellantis ha acquisito il 20% della casa automobilistica cinese Leapmotor, un ulteriore schiaffo alla produzione europea. Elkann – dopo aver pagato un'uscita milionaria all'ex-AD Carlos Tavares – si è recato in Parlamento, promettendo la sua volontà di mantenere l'Italia al centro della strategia di Stellantis, senza tagli ai posti di lavoro. Sono passati mesi, e il futuro degli stabilimenti italiani appare a dir poco precario. Certo, se pensiamo agli oltre 220 miliardi di sussidi che lo Stato italiano ha investito in trent'anni nella Fiat, l'amaro in bocca c'è e il bilancio non può che essere in rosso.

Bruxelles svolta sui biocarburanti Carollo: «Italia è leader in Europa»

La revisione della Commissione sulle emissioni auto al 2035 è un ritorno alla ragionevolezza
Esperto di petrolio e gas, Salvatore Carollo spiega come il nostro Paese potrà trarne vantaggio

Patrizia Feletig

Ex dirigente Eni, oggi analista e trader esperto in materia di petrolio e gas, Salvatore Carollo promuove l'ultima revisione europea in materia di auto. Una spinta propulsiva per biocarburanti e nuove fonti sostenibili di energia, che l'Italia dovrà sfruttare attraverso una visione tecnologica strategica.

Al 2035 si potrà produrre ancora 10% di veicoli a combustione con il vincolo di usare acciaio verde e alimentati a benzine non inquinanti. Se alcuni osservatori sollevano dubbi sugli effetti salvifici delle nuove regole per il comparto automotive europeo, possiamo sperare che si aprano interessanti prospettive per il mercato dei biocarburanti in Europa?

«La decisione di Bruxelles non risolve definitivamente il problema della crisi dell'industria automobilistica, ma consente al sistema di rimettersi sui binari della ragionevolezza ritornando ad una visione più pragmatica del binomio energia-ambiente. Dopo questo primo passo, prepariamoci ad ulteriori aggiustamenti», riconosce Salvatore Carollo, analista di trading energetico».

Abbiamo bioraffinerie in Italia?

«Eni ha chiuso parzialmente tre raffinerie tradizionali di petrolio (Venezia, Gela, Livorno), lasciando però in vita circa il 10% degli impianti, in modo da poter produrre e vendere circa 1 milione di tonn/anno di bio-gasolio HVG (Hydrotreated Vegetable Gasoil), partendo da biomasse vegetali. Entro il 2035 questa produzione dovrebbe aumentare ad almeno 10 milioni di tonn/anno».

Siamo in grado di soddisfare l'aumento della domanda di biocarburanti?

«Anche se l'Italia dispone di diverse tecnologie per la produzione di biocarburanti, che ci rendono leader in Europa, dovremo affrontare con grande urgenza due distinte problematiche.

La costruzione degli impianti industriali, che può essere realizzate presso le raffinerie petrolifere esistenti, in modo da utilizzare le infrastrutture logistiche (porti, pipeline, collegamenti alla distribuzione...). L'approvvigionamento costante delle quantità di biomasse necessarie, che implicherà rapporti di collaborazione con il mondo agricolo in Italia e, possibilmente, nel continente africano.

La decisione europea avviene in una fase ideale del mercato petrolifero internazionale, perché caratterizzata da buoni margini di raffinazione che potrebbero garantire il ritorno degli investimenti. Dovrebbe essere accompagnata da misure di sostegno agli imprenditori (misure fiscali, piani di ammortamento favorevoli, certezze nei riferimenti di politica energetica...), che consentano una radicale inversione della tendenza all'abbandono, vendita o chiusura degli impianti».

Risorge l'idea visionaria di Raul Gardini che negli anni '80 provò a integrare agricoltura e chimica (Ferruzzi-Montedison), con l'obiettivo di creare alternative ecologiche ai combustibili fossili?

«Quando Gardini elaborò la sua strategia, i tempi non erano maturi. L'Italia stava facendo i conti con una strutturale crisi della raffinazione che imponeva la chiusura di quasi il 50% della capacità. L'immissione di biocombustibili sul mercato avrebbe reso ancora più ingovernabile la crisi.



Nella foto Salvatore Carollo

La decisione di Bruxelles porta ad accelerare la produzione di carburanti verdi anche per navi e aerei settori *hard-to-abate*?

«La svolta sui biocombustibili potrà dare impulso all'industrializzazione di diverse tecnologie ormai sperimentate che potrebbero consentirci in tempi ragionevoli di disporre di SAF (Sustainable Aviation Fuel) in quantità sufficienti. Tempi e volumi dei prodotti dipenderanno dalla tempestività e dalle risorse investite.

Lo stesso può avvenire per il bunker per il trasporto navale, probabilmente valorizzando la tecnologia del Waste to Fuel, già applicata in alcune realtà.

Siamo di fronte ad un caso fortunato, nel quale, il nostro Paese dispone (ancora!) di tecnologie, di professionalità qualificate e di siti industriali in cui intervenire. Sarebbe un delitto far cadere questa potenzialità e presentarsi perdenti alle varie scadenze e costretti solo a chiedere rinvii all'Europa».

La sua visione era corretta. Oggi andrebbe ripresa e valorizzata, soprattutto per quanto riguarda il progetto integrato fra agricoltura ed industria energetica, che rimangono due mondi separati e non riescono a realizzare sinergie di sostegno reciproco di carattere strategico.

Non solo. In questa visione occorrerebbe includere la partecipazione di importanti realtà del continente africano, rileggendo in un contesto più ampio e tecnologico il cosiddetto Piano Mattei, creando sinergie di sistema fra la raffinazione nel Mediterraneo e quello del continente africano e coinvolgendo su questo l'Europa.

Non possiamo limitarci alla difesa dell'ambiente solo nel nostro francobollo europeo».

NON È TUTTO VERO QUELLO CHE LUCCICA SUI MEDIA DI OGGI

Stefano Bettera

Aveva ragione Claudio Velardi quando, in un intervento online di qualche giorno fa, ammoniva a non cadere, con troppa semplicità, nell'inganno che ci porta a dare per vero tutto ciò che i media propongono. Oggi, infatti, la fanno da padrone la tendenza alla spettacolarizzazione, la notizia ai fini della propaganda e del consenso.

La valanga di informazioni spinta dal web è ovunque. Intanto però le sale dei cinema sono sempre più vuote. Esattamente come le chiese. E la percentuale resistente di "fedeli" che vi cercano ancora un barlume di espressione dell'animo umano si affievolisce. Senza inutile catastrofismo, è chiaro che l'esondazione del digitale ha confinato nelle retrovie dell'intelletto il buon senso e ha reso la complessità di questo mondo nuovo ancora più liquida, relativa.

Nel discorso pubblico, come nelle relazioni individuali, riconoscere fatti e "verità" è impresa titanica. Ci si perdoni la mescolanza di sacro e profano, ma questo esilio della dimensione di senso è una tendenza che accomuna non solo la conoscenza ma anche l'appartenenza. L'audience della fede come quella dell'intrattenimento culturale e, purtroppo anche quella della politica è marcata da un'età avanzata che cede di fronte alla rapidità inarrestabile della trasformazione. E tende a disertare piuttosto che a capire.

È una strada senza ritorno di cui due fatti recenti rappresentano la conferma di questo cambio epocale: nei giorni scorsi l'Academy of Motion Pictures, Arts and Science, in altre parole l'ente che assegna gli Oscar del cinema, ha annunciato che, d'ora in poi, la cerimonia annuale abbandonerà i tradizionali canali televisivi per spostarsi su YouTube. Tre le ragioni di fondo. L'Academy punta ai giovani, ai nativi digitali, per i quali il canale principe dei video rappresenta una sorta di sancta sanctorum. Quello che mostra YouTube "è vero", come l'oracolo di Matrix. Poi, è proprio questo social media ad offrire la possibilità di "parcellizzare" le ore di cerimonia in decine di micro-eventi, di "meme" da riproporre all'infinito. Per la gioia, infine, degli investitori pubblicitari che da tempo hanno spostato i loro investimenti sul virtuale. *Follow the money* si dice. Minimo sforzo massimo guadagno.

Il secondo episodio simbolico riguarda la battaglia che si è scatenata intorno a quella che è forse la più famosa casa di produzione cinematografica del mondo, l'americana Warner. A poco sembra siano serviti interventi "a salvataggio" della compagnia che rappresenta il cinema "tradizionale". A vuoto anche una cordata che vedrebbe come ispiratore lo stesso Trump. Niente da fare. Gli Studios, salvo colpi di scena dell'ultima ora, passeranno nelle mani di Netflix. "È il mercato bellezza", direbbero i liberisti più incalliti. Certo. Il punto però riguarda un cambio di paradigma nella concezione e nella fruizione dei contenuti cinematografici. Si punta al salotto di casa e agli smartphone piuttosto che alle sale piene di pubblico. Pietra tombale sul cinema come esperienza collettiva da vivere in un luogo fisico, in presenza di altri. Un film è un semplice prodotto come altri. Non un'esperienza. Nulla di strano, si dirà, per quest'epoca di frammentazione e isolamento. Ma la sconfitta dell'analogico è la sconfitta di un certo tipo di immaginario che richiede tempo, presenza, luogo e mediazione.

Tutto azzerato dall'immediatezza della fruizione digitale. Cinema, televisioni e giornali, che un tempo facevano il bello e cattivo tempo, oggi sono romantici dinosauri in una prateria frequentata ancora dagli ultimi samurai a difesa del fortino del reale. Contrastare queste strategie del mercato dei media è impresa eroica. Ma diventare consapevoli almeno dei meccanismi e fermarsi un attimo a pensare è una scelta di libertà che ancora possiamo e dobbiamo compiere. Perché non è tutto oro ciò che luccica.

VkVSlyMjM2RmYzBmNjUtMzgxMy00NGI0LWEwYTQtYmIzMGNkMzc2OTg5IyMjNjJiMjZmYzMtZTQwMC00NTJjLWJkYWItNDE0YTc1NmEyZWVhIyMjMjAyNS0xMi0yNFQwNzoyNjoxMyMjI1ZFUg==