

L'ANALISI

Servono o no più dazi sulle auto cinesi?

È giusto o non è giusto imporre dazi ai produttori cinesi di auto elettriche? O, meno prosaicamente, conviene o non conviene imporre questi dazi? I fatti in sintesi: la Ue ha imposto dazi compensativi ai produttori cinesi di auto elettriche che godono in Cina di sussidi governativi; i cosiddetti aiuti di Stato (in pratica tasse pagate da tutti i contribuenti versati a vantaggio di pochi), vietati dai Trattati istitutivi della Ue, in quanto distorsivi della concorrenza.

I mega Stati dell'Estremo Oriente

(Cina, India, e tra poco il Pakistan e l'Indonesia), si sono rapidissimamente trasformati da fabbrica a buon mercato dell'industria occidentale ad agguerritissimi concorrenti della stessa, dapprima per prodotti a scarso valore aggiunto, e poi anche sui settori ad altissima tecnologia e valore aggiunto. Sulle auto elettriche, la Ue ha poi fatto karakiri regalando su un piatto d'argento alla Cina un infinito e folle vantaggio competitivo.

Credo che non ci sia alternativa all'imposizione di dazi, per provare a ripristinare un mercato minimamente concorrenziale. Perché la distorsione del corretto fun-

DI MARCELLO GUALTIERI

zionamento del mercato è ancora più ampia dei soli sussidi per il mancato rispetto degli standard minimi ambientali, di sicurezza e dei diritti dei lavoratori. Paradossalmente il più grande paese Comunista del mondo si è trasformato nel più bieco sfruttatore dei lavoratori, ma su questo i benpensanti del politically correct del nostro Paese, non aprono bocca.

Due chiose: si dice che l'errore sia stato far entrare la Cina nel World Trade Organization (WTO), prendole di fatto il mercato occidentale. Mi domando se si potesse tenerla fuori, non credo; comunque, anche se così fosse non serve piangere sul latte versato.

La seconda: in questo gioco di paradossi le più grandi case automobilistiche europee si sono dichiarate contrarie ai dazi: e già perché in Cina producono o vendono le proprie auto e Stellantis addirittura vuole commercializzare in Italia le auto cinesi. Qui la nuova Commissione Ue dovrà tenere la barra dritta difesa dei consumatori e delle regole; c'è in gioco il futuro dell'Europa se non vogliamo diventare una colonia cinese, come già lo sono molti Stati africani.

Gli aiuti di Stato sono vietati dai trattati istitutivi della Ue

IMPROVE YOUR ENGLISH

Are more duties on Chinese cars needed?

Is it right or wrong to impose duties on Chinese electric car manufacturers? Or, more broadly, is it worthwhile to impose these duties? Here are the facts: the EU has imposed countervailing duties on Chinese electric car manufacturers benefiting from government subsidies in China. These subsidies, or state aids, are essentially taxpayer-funded benefits for a select few and are prohibited by the EU's founding treaties because they distort competition.

Countries like China, India, and soon Pakistan and Indonesia, have rapidly transformed from being low-cost manufacturing hubs

for Western industries to fierce competitors, initially in low-value products and now in high-tech and value-added sectors. Regarding electric cars, the EU has faltered, giving China a significant and unfair competitive advantage.

I believe there is no alternative but to impose duties to try to restore a minimally competitive market. The market distortion extends beyond subsidies to non-compliance with minimum environmental, safety, and wor-

kers' rights standards. Ironically, the world's largest Communist country has become the most exploitative of workers, yet the politically correct in our country remain silent on this issue.

Two points to consider: first, some argue that allowing China to join the World Trade Organization (WTO) was a mistake, as it effectively opened Western markets to China. However, I doubt keeping China out was ever a feasible option.

State aid is prohibited by the EU founding treaties

Even if it was, there is no use lamenting past decisions. Second, in a twist of irony, major European

car manufacturers oppose these duties because they produce or sell their cars in China, and companies like Stellantis even aim to market Chinese cars in Italy.

The new European Commission must steadfastly defend consumers and regulations; the future of Europe is at stake if we don't want to become a Chinese colony, as many African states already have.

Traduzione di Carlo Ghirri

IL PUNTO

Lo sciacallaggio sui lavoratori morti è diventato insopportabile

DI MARCO BIANCHI

Puntuale come l'arrivo dell'ora solare, scontata come l'alternarsi delle fasi lunari, sicura come il sorgere del sole... La polemica che fa seguito a ogni lavoratore morto non conosce soste. È quindi ecco le dichiarazioni televisive corredate da volti paonazzi e occhi fuori dalle orbite, con sfondo di giugulari pulsanti. Ecco gli anatemi lanciati contro questo e quello, ovviamente di schieramento avverso, senza porsi nessun dubbio sulle responsabilità.

Ecco le accuse più infamanti contro gli esponenti del Governo, senza riflettere neanche un po' sulle proprie responsabilità. Addirittura, sembrava quasi che ci sia una spasmodica attesa di una terribile notizia per presentarsi davanti alle telecamere e sparare alzo zero contro il Governo. La realtà è che gli infortuni continuano ad accadere ma per fortuna non con le alte percen-

tuali di qualche anno fa. Abbiamo ascoltato ampie dissertazioni su come e perché oggi si trascuri la sicurezza, ma neanche una parola di autocritica per non avere saputo né prevenire né contenere il fenomeno.

La colpa è sempre degli altri, si sa. Ma quel periodo gode evidentemente

Come mai quelli che oggi lanciano accuse ieri tacevano?

te del diritto all'oblio, visto che chi sta parlando più di tutti in questi giorni sono proprio i protagonisti di quelle cifre record. Il tetto massimo degli infortuni sul lavoro in Italia dopo il Covid è stato raggiunto nel 2022 quando sono state registrate 1208 morti sul lavoro. All'epoca Capo dell'Ispettorato del Lavoro era **Bruno Giordano**, uno degli attuali commentatori più critici in mate-

ria, nominato dal Ministro del Lavoro **Andrea Orlando** in sostituzione del gen. **Leonardo Alestra**, decaduto per spoil system dopo la caduta del governo **Conte-2**. Ma per loro il problema non sono né i morti né come cercare di arginare il fenomeno. No! Per loro esiste solo un nemico da abbattere senza passare dalle elezioni.

Eppure, i morti sul lavoro preCovid erano molti ma molti di più degli attuali. Eppure, nessun sindacalista ha chiesto conto al Governo allora in carica. Certamente, la presenza nell'Esecutivo è stato un motivo sufficiente per girare la testa dall'altra parte. Così come né ora né allora nessuno si è chiesto quale sia il livello del controllo del Responsabile della Sicurezza Aziendale sulla formazione obbligatoria in materia da somministrare ai dipendenti. Nessuno si pone dubbi o fa autocritica. Sanno solo aspettare una morte sul lavoro per criticare il Governo.

FILO DI NOTA

Ci attende un futuro di tagli inevitabili

DI VALTER VECELLIO

Passata la festa, gabba to per l'ennesima volta lo Santo? A fronte delle mille, mirabolanti promesse elettorali, che cosa rimane? Le elezioni che ci siamo lasciati alle spalle registrano un enorme numero di astensioni: un elettore su due rinuncia al diritto di voto. In particolare dovrebbe far riflettere l'apparente apatia, o disincanto, giovanile. La generazione nata tra il 1980 e il 1995 ormai diserta in massa le urne con soglie di circa il 40%. Eppure, proprio loro, i meno garantiti, i più penalizzati, dovrebbero essere i maggiormente interessati. Non è un destino roseo, quello che li aspetta. L'Inps stima che nel 2050, praticamente domani, i cittadini over 65 rappresenteranno fino al 35% della popolazione. Significa uno squilibrio tra lavoro e pensioni con un "rosso" di 20 miliardi già nel 2032. Un invecchiamento della popolazione che inevitabilmente comporterà il dover ripensare il sistema del welfare.

La manovra di bilancio incombe. **Il ministro dell'Eco-**

nomia, **Giancarlo Giorgetti** non lascia spazio a sogni: la priorità anche per il 2025 il taglio del cuneo fiscale per i redditi fino a 35mila euro. Per il resto si valuterà: "Bisogna essere molto selettivi, privilegiare gli interventi più utili". Tanti saluti dunque a "Quota 41", la possibilità di andare in pensione con 41 anni di contributi, indipendentemente dall'età. Stesso discorso per la proroga degli incentivi per pmi che scelgono di quotarsi in Borsa. Improbabile che si riduca a due le aliquote Irpef, se va bene si confermerà la riduzione già in vigore da quattro a tre. Probabilmente resterà una promessa la detassazione delle tredicesime. In parallelo all'orizzonte il decreto ministeriale di Mef e Interno per stabilire i tagli alla spesa per 250 mln l'anno richiesti a Comuni e province, da sommare alla lista della spending review chiesta ai ministeri. Per molti si annuncia una stagione di sangue, sudore, lacrime. Altro che la "pizzica" di **Giorgia Meloni** a Borgo Egnazia, o il *Mon Amour* di **Elly Schlein** sul carro allegorico del Gay Pride.