

Il caso Stellantis Inutile che lo Stato entri nel capitale, essenziale puntare sulla ricerca e la rete delle colonnine

AUTO, LE SFIDE DELL'ELETTRICO

di Roger Abravanel

Carlos Tavaréz, leader di Stellantis, ha segnalato i rischi per la sopravvivenza delle fabbriche italiane ex Fiat causati dai pochi incentivi alle auto elettriche (EV) da parte dello Stato. Giorgia Meloni ha risposto che gli incentivi valgono per tutte le auto vendute e non solo quelle prodotte in Italia e comunque verranno aumentati a breve. Dietro questo dibattito ci sono due problematiche poco note.

La prima è che il mercato italiano EV in Italia è il più asfittico di Europa. Nel 2023 si sono vendute 66 mila EV contro 300 mila in Francia. Sono troppo care, la 500 elettrica costa 30 mila euro e non è alla portata della maggioranza degli italiani. Il pieno di elettricità costa 30 euro e dato che si fanno circa 300 km viene un costo al km più o meno come quello a benzina che costa 70 euro ma si fanno 700 km. In gran parte perché le colonnine costano troppo. Sono anche troppo poche: 47 mila contro il doppio della Francia. Il secondo problema è che si prende coscienza che l'Italia non ha più un produttore di automobili da quando la Fiat è stata venduta alla PSA e del vero danno che ciò porta. Non la perdita di produzione italiana. È scesa solo da 800 mila auto nel 2019 a 750 mila nel 2013, mentre in Francia è scesa da 1.2 milioni a 737 mila: Stellantis sposta la produzione nei Paesi a basso costo come l'Algeria. Non perdiamo (sinora) i posti di lavoro a basso valore aggiunto delle fabbriche (li perde la Francia), ma gli *high value jobs* (progettisti, R&S, management, marketing) che da Torino si stanno spostando in Francia, e la transizione elettrica accelera questa perdita. Questo perché vanno dove c'è il cervello, il cuore, i valori, gli stakeholders di Stellantis che, anche se ha fabbriche in Italia, è ormai una multinazionale francese. Con un importante azionista e presidente italiano. Ma resta francese. Senza produttore nazionale, noi andiamo verso il modello dei Paesi in via di sviluppo mentre la Francia va in direzione opposta, quella dei Paesi della economia della conoscenza. C'è quindi ormai poco che il governo italiano può fare per l'occupazione di qualità ex Fiat. Sicuramente non entrare nel capitale di Stellantis come ha ventilato un ministro — non cambierebbe nulla —. Potrebbe forse guardare altrove, magari a investimenti cinesi. Ma a condizione che da noi mettano anche i centri di ricerca, la progettazione di piattaforme internazionali, assieme alla pro-

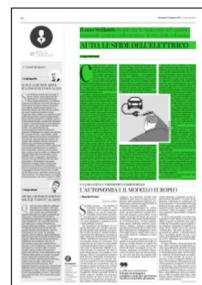
duzione di batterie (che potrebbero anche servire alle fabbriche Stellantis).

Difficile che ciò avvenga, anche perché deve essere coerente con le normative europee. Ma non si può escludere. Comunque sia, il governo può fare molto per i 40 milioni di automobilisti italiani che rischiano di trovarsi in grave ritardo all'appuntamento tra 10 anni col divieto di vendere auto a benzina e diesel. Lanciando un importante programma di incentivi per le EV (come sta facendo) e anche incentivando gli investimenti in colonnine che costano troppo perché gli investimenti dei privati devono avere un ritorno. E sono anche una infrastruttura essenziale che deve essere sussidiata perché cambierebbe il volto delle città e ridurrebbe l'inquinamento atmosferico.

Non tutto però è perduto sul fronte della economia della conoscenza perché abbiamo ancora l'altra metà del settore auto, quella componentistica che si prepara ad affrontare una riconversione industriale epocale a causa della transizione all'elettrico e dalla quale emergeranno vincenti e perdenti. Tra i vincenti ci saranno quei componentisti che negli anni sono riusciti a rendersi meno dipendenti dalla Fiat e ad accreditarsi sul mercato internazionale e che non verranno influenzati negativamente dalla rivoluzione elettrica perché anche le auto elettriche avranno bisogno di freni (Brembo), pneumatici (Pirelli), sedili (Adler), cambi (Gnutti - pressofusioni in alluminio). Hanno anche un altro vantaggio sulla produzione del veicolo: si possono concentrare sul high end come dimostrano Brembo e Pirelli che capitalizzano il 90% e il 75% del loro fatturato contro il 25% di Stellantis.

Chi dovrà reinventarsi o sparire saranno i componentisti del motore a combustione (candele, cinghie di trasmissione, serbatoi benzina, tubi di scappamento ecc). E, come sempre, saranno i più bravi e innovativi quelli capaci di reinventarsi con la tecnologia, l'innovazione che porta gli *high value jobs*.

Per aiutare questa trasformazione epocale ci vuole un enorme cambiamento di mentalità da parte dello Stato. La politica industriale italiana degli ultimi 50 anni è sempre stata quella di proteg-



gere le aziende a rischio e con grandi numeri di lavoratori *low skills* invece di aiutare gli innovatori e le trasformazioni industriali che creano i posti di lavoro ad alto valore aggiunto.

La transizione energetica offre l'opportunità per cambiarla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA