

IL COMMENTO

CAMBIA LA GEOGRAFIA DELLE QUATTRO RUOTE

SE L'AUTO RIPARTE DALL'EUROPA

PAOLO GRISERI

Un'opportunità per l'Europa. La nascita del gruppo Stellantis riporta nel vecchio continente il pendolo del gruppo che fino a ieri abbiamo chiamato Fca e che realizzava gran parte della sua ricchezza negli Stati Uniti. O almeno riequilibra il peso degli utili, che poi sono la vera bussola di ogni attività industriale. Considerando i bilanci 2019 (poi il Covid ha cambiato ogni riferimento), dei quasi 12 miliardi dei profitti realizzati insieme dalle due società, 6,6 sono stati conseguiti da Fca in Nord America e 4,6 da Peugeot in Europa.

CONTINUA A PAGINA 11

STELLANTIS: i numeri

Il nuovo gruppo dalla fusione Psa-Fca



Presidente
John Elkann



Ceo
Carlos Tavares



Attività americane
Mike Manley



Il mercato italiano 2020

-27,8%

Il calo del mercato auto in Italia nel 2020 nell'ultimo mese le case hanno perso il 14%

24%

Fca nel corso dell'anno ha mantenuto la sua quota

+1,1%

L'incremento delle vendite di Fca nel mese di dicembre

IL COMMENTO

Così l'Europa torna al centro nel grande risiko dell'auto globale

PAOLO GRISERI

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Così, con la nascita di Stellantis, il Vecchio Continente finisce per ospitare il baricentro di tre dei primi quattro gruppi mondiali dell'automobile: oltre alla nuova nata anche Volkswagen e Renault (considerando la sua problematica aggregazione con i giapponesi di Nissan e Mitsubishi).

Eccola l'opportunità per l'Europa: la possibilità di dettare le regole del mercato delle quattro ruote nei prossimi anni. Un periodo decisivo. Parlando ieri pomeriggio agli azionisti, John Elkann ha spiegato chiaramente la prospettiva del gruppo: «Vogliamo avere un ruolo di primo piano nel prossimo decennio che ridefinirà la mobilità... intendiamo svolgere un'azione determinante nella costruzione di questo nuovo futuro». In qualche modo la chiusura di un cerchio. Elkann ricorda il ruolo pionieristico della sua famiglia all'inizio del '900 quando «i padri fondatori» fecero nascere in Italia l'industria della nuova mobilità dell'epoca.

Anche oggi non sarà un compito semplice. Entro il

2030 l'Europa promette di ridurre del 55 per cento le sue emissioni e l'industria della mobilità sarà una parte importante di questo processo. Dagli esiti per molti aspetti imprevedibili. Non sarà semplicissimo trasformare un intero continente con i suoi 500 milioni di abitanti in una sorta di grande California, per fare un paragone con lo stato americano che per decenni è stato pioniere nel campo dei trasporti a basso impatto ambientale. Bisognerà provarci. E per farlo sarà indispensabile riorientare l'apparato industriale dei due gruppi soprattutto nell'area europea, epicentro della nuova rivoluzione dei trasporti (in attesa di capire quali politiche concrete realizzerà in campo ambientale l'amministrazione Biden). Anche perché sarà proprio dal Vecchio Continente che Fca e Psa potranno partire per conquistare quei mercati asiatici che finora sono ancora il loro punto debole.

Il nodo degli impianti

Quale sarà il ruolo degli stabilimenti italiani in questo nuovo quadro? Molto dipenderà dal piano industriale che Carlos Tavares presenterà nei prossimi mesi ai suoi azioni-

sti. E molto dipenderà anche dalla capacità dei diversi territori di far sentire il loro peso. È opinione diffusa tra gli analisti che i francesi di Psa siano più avanti di Fca nel settore dell'auto elettrica. La sinergia tra i due gruppi dovrebbe consentire anche agli insediamenti italiani di beneficiare dell'esperienza dei transalpini. Se questo travaso si realizzerà gli stabilimenti della Penisola non potranno che beneficiarne. Anche perché se si guarda la classifica delle fabbriche di assemblaggio finale di Stellantis, quattro delle sette italiane sono nella seconda metà dell'elenco con distanze anche notevoli dalla media. Spetta in primo luogo agli azionisti ma anche alla politica locale e nazionale lavorare perché si riducano le differenze nell'utilizzo degli impianti per garantire a tutto il sistema di funzionare insieme. Questa è la sfida che il governo italiano e quelli territoriali hanno di fronte già dai prossimi mesi. Sapendo che nella loro azione dovranno superare lo svantaggio competitivo con lo stato francese che sarà azionista del nuovo gruppo. Analogamente i sindacati italiani saranno in svantaggio ri-

spetto ai colleghi francesi che avranno un loro rappresentante nel consiglio di amministrazione. Differenze figlie di sistemi e storie diverse che bisognerà decidere se e come superare.

Gli investimenti

Queste sono le sfide dei prossimi anni che inseriscono il gruppo Stellantis tra i protagonisti nella rivoluzione della mobilità. Con «la taglia giusta», come ha detto ieri Tavares, per realizzare risparmi e potere di conseguenza dare il via ai grandi investimenti necessari alla realizzazione di nuovi modelli «sicuri, accessibili e puliti». Una delle partite decisive sarà quella della capacità del sistema Italia di accompagnare e favorire questi processi. Anche utilizzando i fondi europei per creare infrastrutture avanzate e ammodernare il nostro sistema industriale. Di questo forse sarebbe utile tenere conto nelle infinite discussioni di queste ore, spostando lo sforzo dal piccolo cabotaggio dei rimpastini di governo alla grande partita dei progetti di sviluppo del Paese. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel Vecchio Continente hanno sede tre dei primi quattro gruppi leader

