

## Governo inerte

## La strategia di Stellantis che punta ad altri Paesi

Romano Prodi

Le dichiarazioni che Carlos Tavares, amministratore delegato del gruppo Stellantis, ha rilasciato al *Corriere*, oltre ad essere affermazioni di oggettivo interesse, contengono elementi di novità e di preoccupazione sui quali è necessario interrogarsi. Anche perché Stellantis non è solo il quarto gruppo automobilistico mondiale, ma è l'unica impresa che opera in Italia con produzioni di serie.

Le affermazioni di Tavares sono, sotto molti aspetti, sorprendenti e contro-corrente: suscitano perciò punti interrogativi sia a livello globale che in riferimento al mercato italiano.

Riguardo al quadro globale l'aspetto inatteso è l'attacco frontale che Tavares porta nei confronti dell'auto elettrica, come unica prospettiva della produzione mondiale. Pur prospettando un futuro tutto elettrico per il proprio gruppo produttivo (che comprende i marchi Peugeot, Citroen, Opel, DS e FCA), Tavares esprime la tesi che la scelta sia puramente politica e non contribuisca al miglioramento ambientale del pianeta. L'affermazione di Tavares che una vettura debba percorrere almeno 70.000 chilometri prima di compensare l'impronta di CO<sub>2</sub> creata dalla sola fabbricazione della batteria è un messaggio scioccante, anche perché vi andrebbe aggiunto l'inquinamento derivante dalla produzione degli altri componenti dell'auto, dalla demolizione delle batterie e dagli enormi investimenti necessari per le nuove reti di rifornimento.

Continua a pag. 22

## L'editoriale

## La strategia di Stellantis che punta ad altri Paesi

Romano Prodi

segue dalla prima pagina

Se questo non bastasse, Tavares aggiunge che i costi delle auto elettriche saranno del 50% superiori a quelli delle auto attualmente in circolazione. Come conseguenza, una parte notevole degli attuali acquirenti di automobili, anche appartenente alla classe media, non sarà in grado di affrontare i listini delle auto elettriche, che partiranno da un minimo di 30.000 euro. Saranno quindi prodotte meno automobili, con un minor numero di componenti. Il precedente impegno, secondo il quale non sarebbe stato chiuso alcun stabilimento produttivo, viene corretto da Tavares con l'affermazione che «il futuro dei nostri siti dipenderà anche dai vincoli politici europei sulla decarbonizzazione e le sue conseguenze». Tutti ragionamenti logici e razionali che però non solo costituiscono una critica radicale alle politiche universalmente proclamate, ma implicano drammatici cambiamenti di strategia per il futuro.

Non è casuale che la prima possibile conseguenza di questa situazione, divenuta più rischiosa, sia riferita all'Italia. Riguardo al nostro paese la posizione di Tavares presenta aspetti oggettivi e, insieme, paradossali.

La sua analisi parte infatti dall'affermazione che il nostro costo del lavoro è più basso di quello dei paesi europei

maggiormente concorrenti, ma che il costo di produzione di un'auto è, in Italia, «significativamente più alto, a volte il doppio, rispetto alle fabbriche di altri paesi europei» e che questo deriva soprattutto dalla cattiva organizzazione della produzione (oltre che dal costo dell'energia). L'accusa di una così grave debolezza nell'organizzazione della nostra produzione chiama ovviamente in causa la gestione precedente della Fca, compresi gli anni di Sergio Marchionne, nei quali non solo è stata portata avanti una strategia finanziaria di grande abilità, ma erano stati ripetutamente lanciati messaggi della realizzazione di poderosi investimenti e di radicali innovazioni tecniche degli impianti. Tutto questo patrimonio tecnologico c'era o non c'era? E se c'era, dove è finito? Dagli interrogativi sul passato passiamo ora alle domande sul futuro. Ovviamente il nostro paese non è esente dalle possibili riduzioni della capacità produttiva richiamate in precedenza. Il fatto grave è che non vi sono parole conclusive nemmeno nei confronti dell'ipotizzata fabbrica dei nuovi motori, cioè le batterie, che si sarebbe dovuta costruire a Termoli. E' stato semplicemente dichiarato che la decisione è ancora in discussione. Questo lascia intendere che non si è ancora raggiunto un accordo con il governo italiano sul livello degli incentivi. Intanto è già operativa la decisione di costruire due maxistabilimenti

di batterie, uno in Francia e uno in Germania. La qualifica "maxi" ha un suo significato specifico, che diventa preoccupante se esaminata alla luce delle affermazioni di Tavares che la nuova strategia è dedicata a puntare sulla qualità e sul prezzo delle vetture e non sul loro numero. Non sarebbe quindi appropriato conoscere se la non decisione nei confronti dell'Italia derivi dalla difficoltà della contrattazione con il nostro governo sulla quantità degli incentivi, o dal fatto che la capacità produttiva delle fabbriche tedesche e francesi è ormai sufficiente e che quindi la periferizzazione del nostro sistema produttivo farà un altro passo in avanti. Resta infatti difficile da capire perché, con la indubbia qualità organizzativa che Tavares possiede, non abbia scelto di costruire le batterie in Italia, dove i costi del lavoro sono più bassi (aggiungo molto più bassi) e, per giunta, in un'area come Termoli, in cui la qualità e lo spirito collaborativo della mano d'opera non sono mai stati messi in dubbio e non sono certo inferiori rispetto alle regioni dove sono localizzati gli impianti francesi o tedeschi. Mi sembra perciò che sia urgente che governo, imprenditori e sindacati riflettano insieme sulla sorte di un settore in cui, anche se siamo ormai inesistenti sotto l'aspetto decisionale, abbiamo ancora qualche decina di migliaia di addetti attivi in Stellantis e più di duecentomila nelle imprese di componenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA