

Automobili, amore travagliato

Le drammatiche immagini di Valencia, in Spagna, martoriata da una devastante tempesta, rendono l'idea della forza scatenata della natura. Quelle che ritraggono le vie cittadine con le automobili accatastate e accartocciate dalla violenza delle acque, richiamano, con tragico realismo, la crisi che sta attanagliando il settore automotive in Occidente. L'economia generale del Vecchio Continente non gode di buona salute, in questi ultimi tempi. Dopo la pesante battuta d'arresto imposta dalla pandemia Covid, la ripartenza ha trovato sul suo percorso mille nuovi ostacoli, e il settore industriale automobilistico entra nella partita. E' un comparto

produttivo che esercita una certa attrattiva, essendo le automobili dotate di un indubbio fascino. Lo aveva colto, fin dagli albori di questi prodigi della tecnica, l'immorta-

le Gabriele d'Annunzio, che sul tema disquisì in una mirabile lettera scritta al Senatore Giovanni Agnelli, il vero e unico Signor Fiat. Il Vate, con espressioni che solo dal-

Automobili, amore travagliato

la sua penna potevano uscire, decretò quello che subito divenne consuetudine di pensiero per tutti: “l'automobile è femminile”, concedendosi la licenza poetica per rendere più incisivo il concetto. Forse da lì iniziò quella magica fascinazione, di cui più o meno tutti siamo gradevolmente vittime. I sentimenti sono una gran bella cosa, ma ora occorre concentrarsi sugli aspetti industriali del settore, perché i problemi non mancano. L'Italia non ha visto i natali dell'automobile, ma ha subito compreso la sua grande potenzialità, e soprattutto acquisito immediatamente la capacità di costruirla in qualità geniale. I marchi italiani hanno segnato la Storia dell'auto, impri-

mendo il forte carattere delle varie terre nell'acciaio. Dall'Emilia, che profuma di asfalto e di benzina, alla Lombardia elegante e performante, fino al Piemonte, con Torino, discreta e laboriosa, capitale di tante cose e soprattutto di automobili.

Ma questa splendida avventura oggi sta svanendo. La Fiat, col suo

prestigioso bouquet di marchi, si è ridotta ad una decalcomania esibita su alcuni - pochi - modelli, neppure tutti costruiti a Torino. La crisi non è solo nostrana, l'acutizzazione recente è partita dalla Germania, ex locomotiva d'Europa anche per le quattro ruote. Non è ancora ufficiale la grave situazione

Segue a pagina 6

Tesseramento 2024: trimestre conclusivo



Automobili, amore travagliato

Da pagina 4

della Volkswagen, come disperatamente ricorda da Berlino il Cancelliere Scholz, ma le associazioni sindacali sono già in massima allerta, la casa di Wolfsburg - primo gruppo costruttore in UE - sta per chiudere 3 dei 10 stabilimenti tedeschi, con il conseguente licenziamento di circa 12mila persone. Una Caporetto. Due le cause principali evocate. La prima, il grave errore nei piani industriali con la scommessa persa sull'elettrico, comparto che ha deluso come vendite, e - notare - non è ancora completamente arrivata la Cina. La seconda causa, l'im-

pennata dei costi energetici per la guerra d'Ucraina. Il gruppo Volkswagen sta facendo da apripista, ne seguiranno infatti altri, perché tutti sono - chi più, chi meno - nelle stesse condizioni. L'UE ha legiferato stabilendo un calendario per la cosiddetta conversione elettrica del settore automobilistico, con la graduale eliminazione dei motori termici. A motivazione di questo corso sono state evocate tutte le argomentazioni possibili, reali e fantasiose, dal cambiamento climatico - oggi al top della moda - alla Vispa Teresa, arrivando ad imporre scadenze impossibili da rispettare. Una follia. Ora il mondo produttivo chie-

de alla politica nuovi sostegni economici, come ha fatto Carlos Tavares - ceo di Stellantis - durante la recente audizione tenuta in Commissione Attività Produttive di Camera e Senato. Linea ribadita da John Elkann - presidente del Gruppo - che ha declinato, pochi giorni fa, l'invito a riferire in Parlamento "perché non ha nulla da aggiungere". Meloni, e non solo lei, parla di sgarbo alle Istituzioni, alludendo indirettamente che crisi e ventilati licenziamenti siano esclusiva responsabilità degli industriali. Il gioco è quello della palla avvelenata, a quanto pare. In verità la colpa ricade sia sulla politica che sull'in-

Automobili, amore travagliato

dustria. Primo punto, fare gli interessi esclusivi degli USA non ha giovato ovviamente all'Europa, che ha rinunciato politicamente all'energia a basso costo per combattere la Russia in una guerra estranea e destinata, per di più, ad essere persa. L'innamoramento green nasce anche da una volontà politica populista - che in democrazia non disturba mai - ma è stato generato dal mondo industriale, che ha intravisto potenzialità di vendite astronomiche per la necessità imposta del rinnovo del parco auto. I costruttori sapevano fin da subito che produrre un'auto elettrica costa mediamente il 40% in

più, anche se ne parlano solo adesso, come se fosse una novità. Il problema è che hanno sopravvalutato la risposta del mercato. In ogni caso la soluzione B era già confezionata, vale a dire il batter cassa al Governo con la richiesta di incentivi, puntualmente arrivata. Alla fine della fiera, la ciliegina sulla torta, ossia i dazi contro la Cina, che difficilmente bloccheranno l'invasione delle auto di Pechino, ma certamente apriranno una guerra commerciale con il colosso asiatico, dagli esiti - per l'Europa - devastanti. Questo lo stato dell'arte. A pagare il conto, come sempre,

sarà la gente, che però - dobbiamo dircelo - ha la responsabilità di aver votato la classe politica che, a braccetto con gli industriali, ha fatto e fa gli interessi di tutti, ma non di quelli per i quali avrebbe la delega.

