

Nasce una nuova Stella(ntis), ora deve brillare di luce propria come quarto produttore mondiale con quasi otto milioni di autoveicoli prodotti. Ma, per mettervi di buon umore e invogliarvi a leggere l'articolo, cominciamo dai fatti esilaranti.

La sindaca di Torino dichiara che vuole incontrare Tavares per illustrargli le eccellenze torinesi. Vorrà forse portarlo in via Madama Cristina e via Nizza per fargli vedere come questa amministrazione "punisce" l'auto? Il presidente della Regione si preoccupa dell'occupazione in Fca ma considerando la scarsità di ruolo avuto sulle crisi industriali ci sembra l'ennesimo annuncio; come quello di avere 115 progetti sul Recovery Plan con 13 miliardi a disposizione. L'ennesima distribuzione a pioggia e un contentino a tutti senza nessuna progettualità. La progettazione è diversa dell'elencazione. Sono in-credibili.

Torniamo ad argomenti seri, giacché di fronte a quello che sta accadendo, usare il termine "storico" non è fuori luogo. Già con la fusione con Chrysler si era fatto il primo passo per l'uscita dal provincialismo italico, ora con Stellantis nasce un colosso mondiale dell'auto in grado di sfidare Volkswagen e Toyota. Questo passo è la realizzazione della strategia Marchionne: un'azienda globale, con piattaforme multiruolo, standardizzate e adattabili su più modelli; brand valorizzati, forte in tutti i continenti (o quasi).

Mi auguro che d'ora in poi si esca dal considerare, come mercato di analisi, solo l'Italia (che va preso come riferimento per le produzioni). Se in America del Nord Jeep, Dodge e Ram fanno la loro parte, come in America Latina Fiat mantiene una buona fetta di mercato, occorre conquistare la Cina (in cui anche Psa non è competitiva) e aumentare le quote in Europa dove Psa è ben posizionata, meno Fca. La sola Cina ha immatricolato 25,7 milioni (e ne ha prodotte oltre 21 milioni) di autoveicoli nel 2019, circa il 28% del mercato mondiale. In tutto, i Paesi Bric hanno immatricolato 34 milioni di autovetture, sempre nel 2019. Eu+Efta valgono 15,8 milioni di immatricolazioni nel 2019. In Europa le perdite (2019/2020, Nov/Nov) in termini percentuali sono di tutti marchi circa l'1% di auto immatricolate, però in termini assoluti di volumi immatricolati siamo a percentuali inferiori tra il 20 e 30%, considerando che il mercato si è contratto di circa 3 milioni di autovetture, da 11,9 a 8,9 milioni.

Il Gruppo Psa, secondo per immatricolazioni in Europa, nei primi undici mesi del 2019 ha consegnato 2,3 mln di automobili, quest'anno si è fermata a 1,6 circa. La crisi del mercato ha dato una vera e propria spallata alla Opel, che è scesa da 769mila a 439mila immatricolazioni, ma non è andata meglio ai marchi Citroën e Peugeot: la prima è passata da 585mila consegne a 405mila, la seconda da 895mila a 673mila.

L'ottavo posto è della Fca, passata da 847mila a 605mila nuove immatricolazioni: la Fiat ha perso oltre 160mila auto, scivolando da 584mila a 422mila, mentre la Jeep ha limitato i danni e ha venduto 107mila vetture al 30 novembre 2020, contro le 151mila dell'anno scorso. L'Alfa Romeo è andata male ed è passata da 49mila consegne a 31mila, ma la Maserati ha fatto peggio ancora: le sue immatricolazioni si sono quasi dimezzate, passando da 5.117 a 2.998.

Il dato che emerge è la perdita omogenea dei produttori. Ciò significa che ognuno può giocare le sue carte in un'ottica di ripresa del mercato, data anche dai forti incentivi stanziati dai Paesi europei nei prossimi anni. Allora occorre anche un po' di fantasia ed estro. Certo, nonostante sia il primo produttore non penso sia da imitare VW che ormai con i suoi marchi produce in



fotocopia, i modelli Skoda potrebbero chiamarli A4, A3, B5. Stellantis ha molti brand di eccellenza che devono essere rilanciati; nel frattempo le vendite iniziali della 500E, prodotta a Mirafiori, sono un buon segnale anche per il territorio.

Appunto il territorio. Tutti sottolineano l'esigenza di cogliere l'occasione, a parte la "mitica" Fiom nostrana che si discosta anche sostanzialmente dalla segreteria nazionale, la quale, invoca un nuovo patto e un nuovo accordo con l'azienda. Buttando alle ortiche dieci anni di battaglie Fiom.

A Torino abbiamo testa, Enti Centrali e CRF; corpo, con le produzioni Premium, centro d'eccellenza sull'elettrico e Fpt; circolazione sanguigna, con l'indotto che deve sapersi trasformare, aggiornare, evolversi, adeguare e non tutti lo stanno ancora capendo; cuore, con i nuovi carrozzieri che sono più designer e progettisti, non a caso quelli che oggi "stanno meglio" nel mondo dell'automotive torinese.

Allora se Tavares accetta l'invito della sindaca, per favore fategli fare la tangenziale o dritti per corso Giulio Cesare sino al Comune, perché se vede tutti gli obbrobri delle piste ciclabili (che sono una bella cosa se fatte bene) su Torino ci mette una croce. Ma la sindaca magari potrebbe incontrare il maggiore azionista Elkann, oppure anche lei pensa che Fca con la fusione è "venduta allo straniero"? Perché incontrare Tavares e ignorare il presidente di Stellantis, torinese (e lo ha dimostrato più della sindaca), è fare una bella figura barbina... ma si spera sia l'ultima.

\*da Scapa (nen) travaj, 06/01/2021