

L'ANALISI

Il primo passo per colmare i ritardi dell'Italia

Paolo Bricco Il Sole 9-7-21

Termoli, Molise, Italia. La decisione di convertire in una gigafactory uno degli stabilimenti Fiat più obsolescenti e fuori mercato rappresenta un primo passo verso la riduzione delle asimmetrie strategiche e tecno-industriali interne a Stellantis. O, almeno, così si spera. Mettiamo in fila le cose.

La geografia produttiva italiana conferita a Stellantis da Fca è più debole di quella francese (di marca Psa) e di quella tedesca (di cifra Opel). Lo è dal punto di vista tecnologico, perché la Fca – fin dai tempi di Sergio Marchionne – ha scelto di non investire sull'elettrico («Siamo una società povera, non ce lo possiamo permettere» diceva il manager italo-canadese).

Lo è dal punto di vista manifatturiero, perché fra il 2004 e il 2014 le fabbriche della vecchia Fiat sono state risanate dall'interno, ma non sono state integrate in maniera sufficientemente organica al resto del gruppo industriale nella sua componente italiana. E, soprattutto, perché i volumi strutturalmente declinanti e l'assenza di investimenti nel nostro Paese hanno ridotto il perimetro di gioco anno dopo anno, riduzione della capacità produttiva dopo riduzione della capacità produttiva, chiusura dei progetti dopo chiusura dei progetti, risultato netto negativo dopo risultato netto negativo.

L'esito è stato semplicemente che, nella fisionomia globale di Fca, l'Italia si è prosciugata assomigliando sempre di più a una composizione di conchiglie sulla sabbia: belle e affascinanti, ma piccole e separate le une dalle altre, levigate dal tempo e in fondo fuori da esso. Esattamente il contrario di quanto è successo nell'impresa francese per opera di Tavares, che ha integrato uffici e linee produttive, ricerca e manifattura, finanza di impresa e reti commerciali, portando i prodotti di Psa a standard tedeschi, ma con costi più bassi.

Per questa ragione, appare fondamentale l'annuncio che la terza gigafactory – appunto, oltre a quelle di Francia e Germania – sarà a Termoli. Termoli è, fra gli insediamenti produttivi della vecchia Fiat, uno di quelli più vetusti. Cambi e motori. Tecnologia Fire. Cose vecchie di trent'anni. Totalmente fuori dalla tendenza dell'elettrico e dell'ibrido.

Un passo auspicabile, ma tutto da verificare nella sua reale consistenza e nel suo inserimento in una cornice più ampia e complessa. L'intero corpo industriale della vecchia Fiat va a benzina e a gasolio, produce cambi e motori, tutti elementi che - con l'adesione europea alla linea della elettrificazione forzata, in cui convergono ideologie verdi occidentali e interessi geopolitici e geoeconomici cinesi - sono appunto fuori dal tempo.

Il Molise è lontanissimo dal Piemonte, dove il futuro dell'impianto di Mirafiori a Torino rimane un punto interrogativo alto come la Mole Antonelliana, e dall'Emilia Romagna, che oggi è il cuore dell'auto italiana. L'importante è che Carlos Tavares non si fermi a Termoli.