

La svolta dopo gli errori

[Claudio Chiarle](#) 11 Febbraio 2026



In Stellantis il cambio di rotta radicale è arrivato: era necessario ed è giusto che a pagarlo siano gli azionisti e non i lavoratori. Si stima una perdita intorno ai 22 miliardi legata alla strategia sull'elettrico. *«Ridisegneremo la nostra produzione e la linea prodotti per andare incontro ai diversi livelli di adozione dell'elettrico e per far fronte agli errori del passato»*, ha dichiarato il Ceo, Antonio Filosa.

Errori non solo legati all'elettrico, ma anche ai modelli immessi sul mercato e all'innovazione di processo, con l'abbandono del Wcm nelle fabbriche italiane e francesi. L'errore più grave

deriva dalle scelte sbagliate sulle motorizzazioni: aver privilegiato **il PureTech**, motore francese tecnologicamente inadeguato, ha portato a non vendere nemmeno i modelli ibridi, a fronte di un mercato quasi fermo sull'elettrico.

Da dove ripartire? Filosa sta ridisegnando Stellantis a tutto campo, ma ci vorrà tempo e questa scossa richiama tutti alla realtà. Segnali di ripresa, infatti, ci sono. Il Ceo rileva che «a fine 2025 abbiamo già visto i primi segnali di miglioramento, che sono di buon auspicio per il 2026».

Sul piano dei mercati, accanto al Sud America, il cuore della ripartenza è il mercato statunitense, dove «gli ordini sono più che raddoppiati e la quota di mercato è in aumento». Filosa ha evidenziato come in Nord America la crescita sia stata del «+150% grazie alla domanda di Ram, Jeep e Dodge», con risultati record come i «60 mila ordini per il modello 2026 di Ram Hemi» e il sold-out della produzione della Dodge Charger.

Vediamo ora se la politica italiana, di fronte a una revisione strategica di obiettivi, prodotti e rapporto con la filiera dell'indotto automotive, saprà uscire dalla critica propagandistica e sostenere un progetto industriale.

Il primo passo è lavorare con altri Paesi e costruttori europei affinché, dopo i primi risultati raggiunti a dicembre 2025, la Commissione europea renda più fluido il percorso verso l'obiettivo emissioni zero di CO₂ al 2035. Un obiettivo pressoché irraggiungibile, bisogna dirselo in modo non ideologico, anche perché l'Europa non vive sotto una bolla atmosferica di vetro.

Ridurre le emissioni richiede modifiche degli attuali parametri valutativi, considerando utilizzo, alimentazione e motorizzazioni, insieme all'indipendenza tecnologica e delle materie prime. Si tende a sottovalutare la dipendenza da altri Paesi per le materie prime in una situazione molto conflittuale, non solo economicamente, in cui si stanno ridisegnando gli equilibri geopolitici.

Ad esempio, non si capisce perché tra le valutazioni si voglia escludere l'analisi del ciclo di vita del veicolo (*Life Cycle Assessment, Lca*) **per considerare l'emissione globale di CO₂, anziché prendere in esame solo quelle allo scarico.** Una scelta che, secondo David Chiaramonti del Politecnico di Torino, chair della CEM Biofuture Platform, sarebbe un grave errore: «Senza Lca non si valuterebbe la reale sostenibilità dei carburanti e si rischierebbe di compromettere la transizione verde».

Inoltre, va recuperato l'uso dei biocombustibili avanzati (carburanti rinnovabili prodotti da biomasse non edibili, residui agricoli e forestali, rifiuti come oli esausti e grassi animali, nonché da biocarburanti sostenibili). Tutte queste alimentazioni dei motori abbattano enormemente la CO₂ emessa (dal 60% al 90%) e rafforzano l'economia circolare.

D'altra parte, nel resto del mondo i cosiddetti biocombustibili avanzati sono definiti sulla base delle loro prestazioni in termini di risparmio di emissioni; solo l'Ue li definisce sulla base della materia prima impiegata. Una decisione che andrebbe rivista con buonsenso, poiché i costruttori europei competono su scala globale.

In questo contesto si potrebbero sviluppare linee di produzione agricola come colza, girasole, soia, mais e barbabietola su terreni degradati o marginali (sempre meglio che installare pannelli solari, come chiedono molti ambientalisti) o contaminati, favorendo soprattutto l'adozione di colture di rotazione che non sottraggano terreno alla produzione alimentare, ma affianchino la produzione primaria.

La motorizzazione e l'alimentazione del veicolo sono quindi il cuore del problema su cui devono basarsi le strategie politiche in Europa e, di conseguenza, l'azione dei costruttori.

In questo scenario, la pur condivisibile iniziativa unitaria dei metalmeccanici torinesi per il rilancio industriale di Torino ha un grande valore, ma anche limiti propositivi. Chiedere il secondo modello a Mirafiori, in una fase in cui di fatto non si produce negli stabilimenti italiani - con 213 mila auto prodotte nel 2025, record negativo assoluto - è come cercare carne su un osso spolpato.

Insieme alle manifestazioni serve una proposta industriale. Bisogna uscire dalla logica secondo cui spetta all'azienda formularla: occorre guardare dentro l'azienda e costruire politiche industriali propositive.

In Brasile Stellantis produce motori con tecnologia flex-hybrid, che abbinano motori endotermici a etanolo con sistemi elettrici, come l'ibrido leggero e l'ibrido forte in arrivo nel 2024/2025. Un motore che, per dirla in modo semplice, può essere alimentato in diversi modi.

Inoltre, si stanno sviluppando i motori Range Extender (Erev – Extended Range Electric Vehicle), che per ora hanno una piccola nicchia di mercato: funzionano in modalità elettrica e il motore endotermico serve a ricaricare la batteria che trasmette il moto alle ruote. Con questa tecnologia si risolve il problema dell'ansia da ricarica e si riducono moltissimo le emissioni di CO₂, con guida 100% elettrica e costi delle auto inferiori rispetto ai Bev.

Tutte soluzioni che in Italia e in Europa – un mercato da conquistare – non sono presenti e su cui Torino potrebbe candidarsi a lavorare, avendo anche una forte esperienza in campo motoristico con l'attuale produzione **dei cambi e-Dct**.

Non dobbiamo inventarci nulla: il sindacato torinese chiedeva già nei primi anni Duemila un motore da produrre a Torino. Le manifestazioni, se non hanno altri fini, vanno bene. Innamorarsi va bene, ma poi, passata la passione iniziale, serve una strategia affinché l'amore duri e non sia una fiammata. Nel caso sindacale, serve un movimento non con lo scopo di essere contro, ma per un obiettivo forte. Solo così, e con alleanze trasversali – meno attori, più imprenditori – si possono portare a casa risultati industriali per Torino.

https://www.lospiffero.com/ls_article.php?id=95839