

IL MALE OSCURO DELL'AUTOMOBILE. OGNI PAESE HA I SUOI GUAI, OCCHIO ALLA CINA

E' colpa dell'elettrico? Dei dazi di Trump? Della "follia verde" di Bruxelles? Una causa sola non esiste e tornare indietro è impensabile. Ma in gioco c'è il futuro dell'europa. Cercasi strategia

In Europa ci sono 90 fabbriche. Secondo la Boston Consulting, che stima 5,4 milioni di auto in eccesso, almeno 35 vanno chiuse



Il successo della Volkswagen non è stato un sentiero sempre luminoso, ma si è identificato con il modello tedesco (foto Getty)

Il mercato automobilistico cinese, che vale il 30 per cento di quello globale e il 75 per cento per i veicoli elettrici, ha smesso di assorbire le vetture tedesche

Anche contro il Giappone gli europei e gli americani avevano reagito con il protezionismo, ma non funzionò e il mercato ebbe la meglio

Gli storici dell'industria confrontano la crisi dell'auto con quella delle miniere, dell'acciaio, degli elettrodomestici e della cantieristica

Per la prima volta dagli anni Novanta la Germania non appare come il modello industriale che il resto del mondo cerca di imitare

Ora è Pechino a invadere le Americhe e l'Europa. La svolta irrefrenabile dopo la pandemia e lo choc economico e politico che scuote la Germania.

La Volkswagen resta ancora un formidabile ammortizzatore sociale e uno dei pilastri di quella "terza via" che affida allo stato un compito centrale

La reazione contro la transizione verde sa di vecchio stantio. L'idea di fare dell'Europa il fortino del motore a scoppio ritarda lo sviluppo tecnologico.

- Il Foglio Quotidiano 25-26 luglio 2026 di **Stefano Cingolani**

Sulla malattia nessuno ha più dubbi: esplosa in Europa, si estende a tutti i paesi ricchi e satolli dell'occidente. La diagnosi è molto più incerta, e quanto ai rimedi si va avanti per prove ed errori. Al capezzale dell'auto si alternano i medici, non saranno quelli di Pinocchio, ma anch'essi come il corvo, la civetta e il grillo parlante, incrociano ipotesi e ricette. E' la sindrome cinese, colpa delle auto elettriche. No, è la sindrome americana e l'epidemia è scoppiata per i dazi di Trump. Errore cari colleghi, è la sindrome di Bruxelles dovuta alle follie della "rivoluzione verde".

Hanno tutti torto? Meglio dire che hanno tutti un po' di ragione, perché siamo alla convergenza delle tre sindromi e proprio il loro intreccio rende la malattia più grave, per questo va sciolto al più presto. Come, diversificando le cure? In altre parole si tratta di fare in Europa le auto per gli europei, nelle Americhe quelle per gli americani e in Asia quelle per i mercati asiatici?

E' un processo già avviato dalla stessa Volkswagen: produrrà in Cina le sue vetture elettriche; ma non arriviamo a troppo semplici conclusioni. Le cifre fanno rabbrivire. In Europa ci sono 90 fabbriche, almeno 35 vanno chiuse secondo la Boston Consulting, che stima 5,4 milioni di auto in eccesso. La crisi coinvolge produttori e fornitori: l'85 per cento delle aziende automotive tedesche ha un calo di ordini, il 57 per cento una riduzione della redditività e il 98 per cento ha bisogno di una ristrutturazione, stima la società di consulenza Porsche Consulting.

Oliver Blume, amministratore delegato della Volkswagen ha detto che, togliendo la tara, la capacità produttiva del gruppo scende da oltre 12 a 9 milioni di veicoli l'anno. Gli impianti sono troppi, ma soprattutto troppo costosi e poco produttivi. Costruire e vendere un'auto rende molto meno di pochi anni fa, anche se impiega più capitale. Il problema non è il fatturato, ma la redditività scesa a una media del 3 per cento, dal 7-8 per cento. Nel 2025 gli utili netti si sono ridotti ovunque, peggio di tutti è andata la Tesla di Elon Musk (– 40 per cento) seguita dalla Toyota (–20per cento). Persino la Byd sta subendo il clima misto di incertezza e sfiducia.

La sindrome cinese

La febbre è covata a lungo prima di esplodere in tutti i suoi effetti. E non è un caso che abbia colpito in particolare la Volkswagen. Circola nel mondo dell'auto un aneddoto. Un bel giorno, nei primi anni Novanta del secolo scorso, arriva a Torino una delegazione autorevole inviata da Pechino, bussa al portone del palazzo di corso Marconi numero 10 – storica sede della Fiat – e chiede di incontrare i massimi esponenti del gruppo, a cominciare da Gianni Agnelli in persona. Gli ex corazzieri, tradizionalmente assunti come guardiani, soppesano i funzionari cinesi che ancora indossano le giacche dette alla Mao, ma, nei secoli fedeli a chi li paga, non fanno una piega. L'avvocato, che era solito arrivare puntualissimo (prima delle 8, per poi uscire prima delle 9), era in giro per non-si sa-dove, quindi li avrebbe ricevuti volentieri il gran capo Cesare Romiti. Gli emissari, dopo i convenevoli d'uso, spiegano che vengono a proporre di aprire uno stabilimento della Fiat nel loro paese, ricordando quel che era accaduto in Unione Sovietica con Togliattigrad nel 1966. Romiti ringrazia e spiega che la Fiat avrebbe costruito volentieri dei furgoncini per completare la prima delle quattro modernizzazioni lanciate da Deng Xiaoping, quella agricola. A suo avviso un mercato di massa per l'auto era di là da venire. Delusi, gli inviati speciali varcano le Alpi e si recano a Wolfsburg, la città fabbrica fondata nel 1938 da Hitler, chiamata "*Kraft durch Freude*" (forza attraverso la gioia) e lì vengono accolti con le fanfare dai vertici della Volkswagen, i quali si dicono disposti a produrre non solo le auto per il popolo, ma le berline per la nuova classe emergente che vuole vetture come la Jetta, più apprezzata a Pechino che in Europa, per viaggiare, ma anche (anzi soprattutto) per apparire.

Dall'ultimo decennio del secolo scorso il Dragone rosso ha aperto il grande mercato di sbocco e la VW è arrivata a vendere in Cina circa il 40 per cento della propria produzione globale, ma anche BMW e Mercedes hanno costruito una parte significativa dei loro profitti grazie alla domanda cinese. La Fiat nel 1988 era diventata prima in Europa, ormai è un piccolo marchio nel grande conglomerato Stellantis. La Volkswagen è salita sul tetto del mondo.

La Germania ha esportato tecnologia, competenze e capacità produttiva, il Regno di Mezzo ha offerto una domanda vasta e impetuosa impossibile da trovare altrove. Quello scambio costruito con tanta sagacia e determinazione, oggi s'è ribaltato, il servo è diventato padrone. Le aziende cinesi non sono più semplici clienti. Sono concorrenti. Byd ha superato anche Tesla nelle vendite globali di veicoli elettrici. Geely controlla marchi europei come Volvo. CATL domina la produzione mondiale di batterie. Chery sta costruendo la propria presenza industriale in Europa. Adesso è Pechino a invadere non solo il resto dell'Asia, ma le Americhe e l'Europa.

La svolta è diventata irrefrenabile dopo la pandemia ed è guidata dalle vetture elettriche. Lo choc che scuote la Germania e dall'economia passa alla politica, sta dentro questa crisi. Non esiste una sola causa: alcuni mercati come quello europeo sono ormai saturi, cresce la disaffezione verso i motori a combustione soprattutto tra i nuovi acquirenti a cominciare dai più giovani, che in particolare in Europa usano le auto, ma preferiscono non possederle.

I costruttori hanno pensato di compensare con i mercati asiatici la caduta della domanda in quelli nazionali. Senonché la valvola ha cominciato a chiudersi. Il mercato automobilistico cinese, che vale il 30 per cento di quello globale e il 75 per cento per i veicoli elettrici, ha smesso di assorbire le vetture tedesche. La Volkswagen è scesa dal picco storico nel 2019 di 4,2 milioni di auto vendute a 2,7 milioni nel 2025. La perdita è dovuta alla concorrenza dei produttori domestici, soprattutto Byd,

Geely e Saic Motor. Lo scorso anno i marchi cinesi hanno aumentato del 16,8 per cento le loro vendite sul mercato nazionale rispetto all'anno precedente, oltrepassando la quota del 70 per cento; al contrario i marchi tedeschi hanno perso il 7,7 per cento.

E non è finita. Tra aprile e giugno la BMW ha registrato un calo delle consegne globali del 4,9 per cento, a quota 590.962 veicoli, con una caduta del 30,2 per cento in Cina, solo parzialmente compensato dalla crescita dell'11,9 per cento negli Stati Uniti e del 7,6 per cento in Europa (Germania esclusa). Peggio ha fatto Mercedes Benz, con 417.800 vetture, l'8 per cento in meno rispetto allo stesso periodo del 2025, con la Cina in flessione del 30 per cento a fronte di un aumento del 10 per cento negli Usa e del 4 per cento in Europa. Il dato più pesante riguarda la Volkswagen (compreso il marchio Audi): il gruppo ha archiviato il trimestre con consegne globali in calo dell'8,6 per cento, con un tonfo del 36,6 per cento nel mercato cinese, mentre il Nord America (+7,7 per cento) e l'Europa occidentale (+1,8 per cento) hanno tenuto.

Tutto ciò ricorda quanto è già avvenuto con il Giappone, diventato leader assoluto nella produzione di auto cambiando sia il modo di produrle (il sistema Toyota ha messo in soffitta la catena di montaggio modello Ford con un gran vantaggio nella qualità, non solo nella produttività e nei costi) sia il prodotto stesso, con quel matrimonio tra elettricità e combustione ormai sistema prevalente nelle quattro ruote. Anche contro il Giappone europei e americani hanno reagito con il protezionismo, ma non ha funzionato, il mercato ha avuto la meglio, i clienti hanno acquistato in massa i pick-up Toyota e le Corolla, poi le Prius ibride. Il gruppo, rimasto sempre nelle mani della famiglia Toyoda, conserva il primato mondiale, ma fino a quando?

La Cina ha già preso il testimone diventando il paese che sforna più auto. Dunque ha ragione chi parla di sindrome cinese. Eppure è solo parte della verità, quel che sta accadendo va al di là della capacità competitiva asiatica. Gli storici dell'industria lo mettono a confronto con quel che è successo, senza andare troppo in là nel tempo, alle miniere, all'acciaio, agli elettrodomestici, alla chimica di base, alla cantieristica e non solo alla vecchia industria.

Si pensi ai personal computer: la IBM è stata la prima a tirarsene fuori, vendendo alla cinese Lenovo. Adesso qualcosa di simile sta colpendo gli smartphone. L'auto occidentale (europea e americana) è tecnologicamente più arretrata. La vettura a combustione resta competitiva, però appare la vettura di un passato che, se pur lento a morire, è destinato a scomparire. Le componenti elettroniche e digitali sono il 20-25 per cento di un'auto con motore endotermico, il 35-45 per cento nelle ibride, il 70 per cento e oltre nelle elettriche. Senza uno spostamento sempre più in alto nella catena del valore anche questa manifattura è destinata al declino.

Meno social più mercato

Per la prima volta dagli anni Novanta la Germania non appare come il modello industriale che il resto del mondo cerca di imitare. Si trova, invece, a confrontarsi con concorrenti che hanno imparato, adattato e in alcuni casi migliorato parti di quel sistema. E' umano, troppo umano coltivare la *Schadenfreude*. I tedeschi hanno insegnato a lungo come si doveva produrre per primeggiare, adesso sono costretti ad ammettere che il loro sistema ha funzionato a certe condizioni che ora sono cambiate, a cominciare da due ex vantaggi competitivi: il costo del gas russo e il mercato cinese.

Blume ha presentato una cura da cavallo per la Volkswagen: chiusura di quattro stabilimenti con 100-120 mila esuberanti entro il 2030, sono in pericolo anche l'impianto Audi di Bruxelles e si ferma quello di Dresda. Il consiglio di sorveglianza del quale fanno parte anche i rappresentanti dei lavoratori lo ha bocciato con 12 voti contro 7. A parte la famiglia Porsche che possiede il 53 per cento, il Land della Bassa Sassonia e il fondo del Qatar sono rispettivamente secondo e terzo azionista. Vedremo come finirà il braccio di ferro.

Il successo della Volkswagen non è stato un sentiero sempre luminoso, ma si è identificato con il modello tedesco, adesso anche l'economia sociale di mercato è arrivata al bivio tra sociale e

mercato. Dopo il crollo del nazismo, l'impresa voluta da Hitler sembrava destinata a scomparire se non fosse stato per un maggiore inglese, Ivan Hirst, e per Ferry Porsche, figlio dell'ingegner Ferdinand al quale il Führer aveva affidato la costruzione dell'auto per il popolo, incarcerato in Francia dopo la sconfitta. Pur mantenendo un ruolo chiave nella famiglia, l'erede si dedica alle auto di lusso, per quelle di massa c'è Ferdinand Piëch, il marito della sorella Louise. La divisione del lavoro dura fino alla morte di Ferry nel 1998, poi alla svolta del nuovo millennio cominciano le tensioni, finché nel 2005 Wolfgang Porsche, figlio di Ferry, muove all'assalto del gruppo e arriva a possedere il 74 per cento del capitale, ma viene travolto dai debiti. La crisi finanziaria del 2008 e l'enorme indebitamento accumulato per l'operazione provocano quindi un ribaltamento: nel 2009 Porsche è costretta a rinunciare all'assalto e sarà infine la Volkswagen ad assorbirne l'attività automobilistica.

Dal 2012 si crea un gruppo sempre più integrato e tra gli eredi si firma la pace. Con una solida maggioranza nelle mani della famiglia Porsche-Piëch finiscono le scorribande finanziarie e l'instabilità, senonché nel 2015 scoppia il Dieseldgate (sono stati manipolati molti test sulle emissioni dei motori diesel) uno scandalo che costa miliardi e un crollo reputazionale. Siccome dalle crisi nascono i cambiamenti, a quel punto il gruppo comincia a puntare sulla Cina, non più come mercato di sbocco, ma come vera e propria ciambella di salvataggio. Funziona alla grande fino alla pandemia.

La Volkswagen resta ancora un formidabile ammortizzatore sociale (oggi occupa in Germania quasi 300 mila lavoratori, il 40 per cento del gruppo) e uno dei pilastri dell'economia sociale di mercato, quella "terza via" che affida allo stato un compito centrale non solo come garante, ma come parte attiva, insieme alla governance duale con un consiglio di sorveglianza, separato dal consiglio di gestione.

Nel primo, oltre agli azionisti, siedono rappresentanti politici, del governo regionale e di quello centrale, per lo più attraverso la KfW, la banca pubblica per la ricostruzione. S'aggiunge poi, in forme più o meno robuste, la cogestione (Mitbestimmung) che lascia posti in consiglio sia al sindacato unico sia ai rappresentanti diretti dei dipendenti. Stato e sindacato hanno assicurato il consenso quando le cose funzionavano e hanno gestito il dissenso nelle fasi di crisi, ma oggi possono diventare due zavorre che limitano l'innovazione e bloccano la riconversione. Di qui una tesa discussione che può portare anche a un nuovo assetto proprietario, magari con un'operazione industrial-finanziaria che diluisca ancor più il peso della mano pubblica nel consiglio di sorveglianza. Insomma il modello va ripensato alle radici, proprio mentre scoppia la bomba Trump.

La sindrome americana

La sentenza della Corte Suprema del febbraio scorso ha tagliato gli artigli del protezionismo trumpiano e ha prodotto un certo sollievo, ma il presidente americano continua con le sue "beautiful tariffs". Venerdì primo maggio ha annunciato che avrebbe aumentato i dazi doganali su auto e camion provenienti dall'Ue al 25 per cento, dal 15 per cento concordato in precedenza, citando l'inadempienza di Bruxelles rispetto all'accordo commerciale raggiunto la scorsa estate. Secondo l'Istituto di Kiel per l'economia mondiale (IfW) l'aumento dei dazi sul settore automobilistico potrebbe costare alla Germania quasi 15 miliardi di euro in termini di produzione complessiva. Tariffe del 25 per cento potrebbero imporre un onere annuo aggiuntivo di circa 2,5 miliardi di euro alla produzione automobilistica tedesca.

Sebbene la nuova offensiva sia rivolta contro l'Unione europea, la Germania appare in realtà come il bersaglio principale, come sottolinea il direttore del Car (Center Automotive Research), Ferdinand Dudenhöffer. "Dato che le esportazioni di produttori stranieri verso gli Stati Uniti sono trascurabili, le nuove minacce tariffarie di Trump possono essere interpretate anche come l'inizio di una guerra economica contro la Germania". Se l'impatto diretto colpisce i costruttori tedeschi, quello più strutturale riguarda la filiera europea nel suo complesso, a cominciare dalla componentistica italiana. Ne ha tratto davvero beneficio l'industria americana? Il mercato

americano è più chiuso di quello europeo e di quello asiatico, ma quindici mesi dopo il Liberation day del primo aprile 2025 non si vede nessun significativo impatto positivo dei dazi, né sull'occupazione manifatturiera né sulla bilancia commerciale. In compenso c'è una spinta consistente sui prezzi, mentre il cosiddetto boom dei rimpatri non è avvenuto, al di là di alcuni esempi simbolici proprio nell'automobile.

Aspettiamo, forse è ancora presto. La Federal Reserve Bank of New York calcola che il 90 per cento del fardello economico provocato dai dazi è ricaduto sulle imprese e sui consumatori, in proporzioni diverse. Lo Yale Budget Lab stima che ha provocato un rincaro nei beni di consumo fondamentali tra il 46 e l'80 per cento. Il deficit della bilancia commerciale è cresciuto di 77,6 miliardi di dollari. Pochi settori dell'economia interna hanno tratto vantaggio (l'acciaio per esempio), mentre piccole e medie imprese incapaci di assorbire i costi hanno subito pesanti perdite. Si assiste inoltre a un vero crollo (- 44 per cento nelle produzioni elettroniche e nei microprocessori. Sempre più l'economia reale americana è trainata dagli investimenti in data center e infrastrutture energetiche, che risucchiano gran parte del capitale, e non si vede nessun boom di rimpatri, scrive IoT Analytics.

La sindrome europea

La crisi dell'auto ha avuto già un impatto negativo sulla produzione industriale tedesca in discesa da quattro anni e il prodotto lordo cresce poco (0,6 per cento quest'anno e 0,7 per cento nel prossimo). L'intreccio economico con l'economia italiana è strettissimo e preoccupante. Nel 2025 l'Italia ha esportato in Germania beni per 72,2 miliardi di euro ne ha importati per 85,5 miliardi, con un SALDO negativo di circa 13,4 miliardi. I principali beni venduti sono metalli e prodotti in metallo per 10,8 miliardi (compresa la componente per auto) e poi macchinari e apparecchi industriali per 9,7 miliardi; seguono mezzi di trasporto, alimentare, moda e chimica. **L'impatto** sulla componentistica, invece, finora non si è fatto sentire (tra il 2020 e il 2025 l'export è aumentato da 4 a 5 miliardi di euro) perché gli italiani hanno in parte compensato i fornitori tedeschi andati fuori mercato, insomma c'è stata una selezione nella filiera. A mano a mano che la crisi peggiora, gli effetti non saranno più marginali, ma diffusi e massicci. La questione, però, non è se Volkswagen, BMW e Mercedes riusciranno a superare questa fase. La questione è se l'Europa riuscirà a mantenere il controllo della capacità produttiva delle tecnologie, delle filiere che hanno sostenuto la sua prosperità industriale. La sfida dell'auto tedesca, insomma, non riguarda il futuro di tre aziende, ma il futuro industriale dell'Europa.

Gran parte del dibattito si concentra su dazi, batterie e incentivi eppure uno dei fattori più sottovalutati è l'energia. Produrre batterie richiede enormi quantità di elettricità. Alimentare una gigafactory significa sostenere costi energetici che incidono direttamente sulla competitività finale del prodotto. Per anni l'industria tedesca ha beneficiato di un sistema energetico che garantiva competitività e prevedibilità. Oggi il costo dell'energia è diventato una variabile industriale strategica e questa variabile pesa su tutto, sulle batterie, sulla chimica industriale, sulla componentistica naturalmente. La vera domanda dei prossimi anni potrebbe non essere più dove costruire le auto, ma dove sarà economicamente sostenibile costruire le batterie: le esportazioni cinesi sono aumentate di ben sette volte tra il 2020 e il 2025.

La reazione contro la transizione verde ha un sapore di vecchio e stantio. La Commissione europea ha imposto che le emissioni di CO2 delle auto prodotte nell'Ue dovevano essere ridotte del 55 per cento entro il 2030 ed eliminate entro il 2035, quando sarebbe dovuta cessare la produzione di auto con motore endotermico.

L'auto europea non era pronta ed è stata lenta a reagire. Quando lo ha fatto ha trovato un mercato già occupato dalle auto cinesi meno costose e più digitali. L'intera lobby automobilistica si è mossa per chiedere a Bruxelles di allungare i tempi, se non proprio di fare marcia indietro. In Italia la Confindustria, sostenuta dal governo, vuole una sospensione e la revisione del mercato degli Ets (diritti di emissione di CO2). Resistere, resistere, resistere è inutile e sbagliato. I dazi dell'Ue sulle

auto elettriche, a partire dalla loro introduzione, hanno ridotto di cinque punti percentuali la quota dei veicoli prodotti in Cina (inclusi quelli dei car maker occidentali), ma non hanno fermato l'espansione dei marchi cinesi. Molti costruttori stanno progressivamente trasferendo parte della produzione in Europa, però le importazioni di vetture cinesi continuano: costano meno (in mediiali 21 per cento) e funzionano bene.

Oliver Blume e Antonio Filosa, l'ad della Stellantis che a sua volta vuol ridurre del 17 per cento la produzione in Europa (non in Italia, dove il giro di vite è in gran parte avvenuto), hanno rivolto un appello alla Commissione Ue con una lettera aperta a doppia firma per chiedere un intervento. L'idea di fare dell'europa il fortino del motore a scoppio è perdente, il caso giapponese sta lì a dimostrarlo. Oltretutto ritarda lo sviluppo tecnologico e aumenta così la crisi dell'auto e con essa della manifattura europea. In realtà si tratta di varare un vero e proprio piano industriale. Il precedente più efficace è stato il piano siderurgico realizzato negli anni Ottanta (di cui fu autore il commissario Davignon) che prevedeva una drastica riduzione dell'acciaio di base, chiudendo anche vecchie acciaierie improduttive, per lasciare spazio agli acciai speciali a più alto valore aggiunto. Ha aperto la strada a indiani, coreani, cinesi, algerini, ma la siderurgia non ha abbandonato l'europa, si è concentrata sulla fascia alta della catena del valore. Naturalmente le cose sono oggi ancor più complesse.

Il vecchio resiste e lancia messaggi non chiari. “Per l'auto, la transizione all'elettrico sarà dettata dal mercato, indipendentemente dalle normative europee. La digitalizzazione delle automobili e l'intelligenza artificiale applicata alla guida ridefiniranno l'industria, richiedendo competenze radicalmente nuove negli uffici di progettazione”, sottolinea Josef Nierling, amministratore delegato della Porsche Consulting Italia. La velocità del cambiamento spinge alla prudenza, ad esempio le batterie oggi durano già molto più di un anno fa, così le case automobilistiche europee si trovano a dover bilanciare scelte complesse e rischiose tra elettrificazione, guida autonoma e piattaforme digitali di mobilità. Intanto, “la spinta verso l'automazione e l'intelligenza artificiale apre nuove opportunità di efficienza e innovazione, ma impone anche una profonda revisione delle competenze”. Cosa può fare l'europa? Non inseguire la Cina, ma prendere una propria strada, ci spiega Nierling. Per esempio la guida autonoma (ci lavorano il Politecnico di Milano e Autostrade per l'italia) e in generale l'intelligenza artificiale applicata alla manifattura. Esistono già imprese che stanno andando avanti, la Bosch nei prodotti e la Siemens nelle fabbriche, tra quelle tedesche; insieme ad altre potrebbero diventare i sostegni di un polo europeo, con accordi tecnologici e industriali, coinvolgendo i politecnici e le filiere produttive. Qui i governi hanno un ruolo importante lasciando alle imprese private il compito di innovare, investire, produrre. E' già arduo accompagnare e favorire la ristrutturazione riducendone i costi sociali, mettersi a fare automobili sarebbe disastroso. La soluzione non è nemmeno costruire missili e carri armati nelle fabbriche dismesse, una scelta di retroguardia, dettata da priorità politiche, non economiche e industriali. Certo ci sono tecnologie dal doppio uso, pensiamo ai sensori; civile e militare s'intersecano, ma non si annullano l'uno nell'altro. Finora a Bruxelles, a Berlino, a Roma o a Parigi ci si sta accapigliando alla ricerca del palliativo meno doloroso anche se meno efficace; invece di prender di petto con tutti gli strumenti disponibili dello stato e del mercato, il problema di fondo: la grande ristrutturazione di un settore maturo.

L'industria che ha cambiato il mondo nella seconda metà del Novecento sta per morire? Forse, ma parafrasando i medici di Collodi, potrebbe anche rinascere a nuova vita se seguisse i consigli del grillo parlante: ci vuole un'amara medicina, e non basterà mettere una batteria al posto del motore.