

# Stellantis taglia le stime il titolo crolla in Borsa L'elettrico affonda l'auto

## Il gruppo: andamento negativo in Nord America e il deterioramento del settore Ma pesano gli errori nelle scelte strategiche e il fondamentalismo del green deal

### IL CASO

Nando Santonastaso

Un lunedì nero, con il titolo sceso sotto i 13 euro per azione (chiusura a 12,4) per la prima volta da due anni e un calo in Borsa fino a oltre il 14%, con una perdita superiore ai 6 miliardi in termini di capitalizzazione. Anche Stellantis, dopo Volkswagen, Bmw e Mercedes, rivede al ribasso le stime del 2024 per «problemi di performance in Nord America e il deterioramento nelle dinamiche del settore a livello globale» e vive una giornata di passione a Piazza Affari. È la conferma, ammesso che ce ne fosse stato ancora bisogno, di quanto sia complicata e preoccupante la crisi dell'auto che colpisce ormai tutti i marchi europei e anche la società nata dalla fusione tra Fca e Peugeot. Una crisi piena di incognite che ha richiamato in piazza i sindacati metalmeccanici compatti (il 18 ottobre la giornata di sciopero nazionale con manifestazione a Roma) e aperto forti dubbi sulla tenuta del settore, ben lontano da quel milione di autoveicoli che il Governo aveva posto come obiettivo entro il 2030 con il sì condizionato di Stellantis, ma che oggi appare irraggiungibile. «Da quattro anni dicevamo che bisognava ragionare non solo in termini di vendite ma di investimenti sulla ricerca, di piano industriale di sviluppo del comparto, di scelte tecnologiche irrinunciabili alla luce di ciò che stavano facendo i cinesi con l'elettrico. Siamo rimasti inascoltati e ora l'Italia rischia di pagarne le conseguenze come gli altri Paesi europei in cui l'auto è un punto di riferimento strategico per l'economia», dice Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl.

Strategie aziendali discutibili, incoerenza e incertezza dell'Europa nella gestione della transizione verso il motore esotermico: c'è un po' di tutto nella frenata delle immatricolazioni nel 2024 e nel ritorno della Cassa integrazione anche negli stabilimenti, come quello di Pomigliano d'Arco in Campania, che pure nel primo semestre aveva mantenuto pressoché unico tra i siti italiani - il segno "più" nelle vendite. E se è vero che in Piemonte sono emersi i primi grossi segnali di incertezza, con la chiusura dell'impianto di Grugliasco e lo stop al progetto di Sergio Marchionne di realizzare il polo del lusso con Maserati e Ferrari sull'asse Torino-Modena, è proprio al Centro-Sud che il clima si sta facendo molto pesante. Perché è qui, tra Abruzzo, Lazio, Campania e Basilicata, che si producono 3 auto (e autoveicoli) su 4 targate Stellantis. È qui che peserà di più l'impatto dell'elettrico con i 5 nuovi modelli previsti a Melfi tra il 2025 e il 2026, sempre che le scadenze annunciate un anno fa saranno alla fine rispettate. Ed è quindi sempre qui che un'eventuale "riposizionamento" sui motori ibridi potrebbe trovare una sua importante applicazione. Di sicuro l'allarme lanciato in questi giorni a Cassino, con la mobilitazione dei sindaci del comprensorio a difesa dell'occupazione e dello stabilimento, è una spia della delicatezza dello scenario.

### URSO

«Noi abbiamo mantenuto i nostri impegni, Stellantis no» ha detto più volte il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso riferendosi alla mancata crescita della produzione (obiettivo un milione, appunto). Il braccio di ferro sugli incentivi, entrati in vigore a metà anno, non ha contribuito certo a rasserenare il clima e a incrementare le vendite ma è un fatto che al momento Stellantis non ha ancora assegnato la piattaforma Small, destinata alle vetture medio-piccole. Potrebbe finire in Spagna dopo che in Italia sono approdate la medium (a Melfi) e la large (a Cassino). E non è stata accolta con il sorriso l'indiscrezione secondo cui la nuova Multipla verrebbe prodotta in Marocco.

Ma poi c'è soprattutto l'andamento incerto e confuso dell'Europa sulla transizione ambientale a mettere in crisi i consumatori, già piuttosto scettici di fronte a modelli elettrici che costano un botto. L'Italia ha giustamente chiesto ai partners continentali di sostenere la richiesta di un anticipo ai primi mesi del 2025 dell'esame della clausola di revisione, passaggio obbligato per le prospettive del Green Deal, ma non tutti si sono detti d'accordo. Le compagnie

automobilistiche, che hanno già investito decine di miliardi per prepararsi al 2035, e cioè alla fine almeno per ora del motore endotermico, non hanno alcuna intenzione di fare marcia indietro. Ma intanto sulla loro testa c'è la spada di Damocle della sanzione (oltre 15 miliardi di euro) per chi non rispetterà entro il 2025 le nuove norme sui motori meno inquinanti. Il danno oltre la beffa, con un paradosso che ancora una volta parla di Sud: a Pratola Serra, in Irpinia, si produrranno tutti i motori diesel dei veicoli commerciali del Gruppo Stellantis in Europa. E la classica storia della rondine che non fa primavera?

© RIPRODUZIONE RISERVATA