

# Stellantis, addio all'idrogeno: poche infrastrutture, costi alti

Filomena Greco



La scelta di Stellantis di interrompere il programma di sviluppo della tecnologia a celle a combustibile alimentate a idrogeno per i veicoli commerciali è l'ennesima conferma delle difficoltà del mondo automotive, stretto tra la crisi dei volumi in Europa e le difficoltà tecnologiche legate alla transizione energetica.

Il gruppo guidato da Antonio Filosa ha annunciato in una nota la scelta di bloccare l'avvio della produzione della gamma di veicoli, in capo a Pro One, alimentati con celle a combustibile a idrogeno nelle fabbriche di Hordain, in Francia, e Gliwice, in Polonia. Jean-Philippe Imparato, chief operating officer per l'Europa allargata e responsabile del ramo veicoli commerciali, ribadisce il contesto problematico: «L'azienda si sta mobilitando per rispondere alle stringenti normative europee sulle emissioni di CO2», e le difficoltà connesse allo sviluppo di nuove tecnologie a basso impatto. «Il mercato dell'idrogeno rimane un segmento di nicchia, senza prospettive di sostenibilità economica a medio termine. Dobbiamo fare scelte chiare e responsabili per garantire la nostra competitività e soddisfare le aspettative dei nostri clienti con la nostra offensiva di veicoli elettrici e ibridi per passeggeri e veicoli commerciali leggeri».

Il punto dunque, per Stellantis come per gli altri player dell'auto, vedi Volkswagen e Renault (e non solo in Europa, come dimostra il caso di Nissan che chiude il suo stabilimento storico di Oppama), è di mantenere la barra dritta su competitività e margini, alle prese con spinte regolatorie pesanti e con competitor aggressivi come le case cinesi.

Dopo la revisione sui risultati finanziari annunciata da Renault due giorni fa, passaggio già percorso prima ancora da Volkswagen, la Borsa torna a deprimere i titoli del settore, con Stellantis che chiude a Piazza Affari in calo del 6,2% a 8 euro in una giornata pesante per tutto il settore (si veda l'articolo a lato). Il gruppo, in

occasione della presentazione dei risultati del primo trimestre dell'anno, aveva sospeso la guidance finanziaria per il 2025 a causa delle incertezze legate alle tariffe doganali. Bisognerà capire se il ceo Filosa annuncerà le previsioni in occasione dei risultati del secondo trimestre, in calendario il 29 luglio.

Torna dunque ad accendersi la preoccupazione per la tenuta dell'Industry Auto anche alla luce della sovracapacità produttiva del settore in aree, come l'Europa ad esempio, che resta tra il 18 e il 20% sotto i volumi di mercato del 2019, prima del Covid, e che ha visto ridimensionare il suo peso a livello globale. Tutto questo mentre i car player europei devono fare i conti con i dazi d'importazione al 25% imposti dagli Stati Uniti a partire da aprile scorso. In questo contesto, Bruxelles continua a dimostrarsi un interlocutore poco efficace, almeno sul fronte del sostegno alla transizione industriale e di mercato. E Stellantis non perde l'occasione di ribadirlo: «A causa della limitata disponibilità di infrastrutture per il rifornimento di idrogeno, degli elevati requisiti di capitale e della necessità di maggiori incentivi all'acquisto da parte dei consumatori, l'Azienda non prevede l'adozione di veicoli commerciali leggeri alimentati a idrogeno prima della fine del decennio», recita la nota diffusa ieri mattina.

A guidare lo sviluppo di nuove tecnologie e mercati emergenti sono le joint venture sottoscritte negli anni dall'azienda controllata da Exor. E così in questo contesto si sta valutando cosa fare della partecipazione in Symbio, joint venture con le francesi Forvia e Michelin per accelerare nel settore della mobilità a idrogeno. «Stellantis ha avviato dei dialoghi con gli azionisti per valutare le conseguenze di mercato e preservare al meglio gli interessi della società». Una retromarcia, dunque, che richiama l'impasse che tocca da vicino l'Italia e che riguarda la partecipazione in ACC, con TotalEnergies e Mercedes, con lo stop al progetto di realizzare una gigafactory a Termoli, alla luce di un mercato dell'elettrico che non decolla.

La produzione in serie dei modelli a idrogeno avrebbe dovuto iniziare durante l'estate. Lo stop «non avrà alcun impatto sul personale presso i siti produttivi di Stellantis. Le attività di ricerca e sviluppo legate alla tecnologia dell'idrogeno saranno reindirizzate verso altri progetti», assicura il gruppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA