**Intervento di Gian Luca Pellegrini (Direttore Quattroruote)**

Sarò breve: io ve l’avevo detto che finiva così. Vi ringrazio per l’attenzione, è stato un privilegio partecipare a questo convegno. Ovviamente, sto scherzando, e perdonatemi se indulgo in battute che potrebbero apparire inopportune a chi della crisi sta pagando il prezzo. Domandando dunque venia per questa piccola gag, rimane il fatto che per anni dalle colonne di Quattroruote abbiamo continuato a sostenere che la transizione progettata da Bruxelles – per quanto commendevole nelle intenzioni – era irrealizzabile nei modi e nei tempi prospettati. Abbiamo detto che l’approccio ideologico della Commissione nell’approvare il Green Deal e il Fit for 55 out era figlio di una miopia strategica impermeabile alle implicazioni geopolitiche, energetiche, occupazionali, industriali e macroeconomiche. Abbiamo scritto che l’edificio della transizione avrebbe dovuto essere costruito partendo dalla decarbonizzazione dei carburanti, per poi passare a una politica energetica continentale volta alla produzione di energia rinnovabile e alla messa in opera di una rete infrastrutturale capillare e infine al prodotto vero e proprio. È stato fatto l’esatto opposto. Insomma, per anni Quattroruote ha cercato di spiegare come il dogmatismo di Bruxelles avrebbe gettato le basi per la deindustrializzazione dell’automotive europea. Consapevole che citarsi non è mai elegante, leggo alcuni passi dell’editoriale di novembre 2018, quasi quattro anni prima dell’approvazione del Fit for 55 e del conseguente phase out: “I politici, pur privi di contezza della materia, stanno obbligando un'intera industria a reinventarsi, senza però avere una cabina di regia volta a creare le condizioni (una politica energetica comunitaria degna di questo nome, infrastrutture di ricarica capillari, tutto quello, insomma, che dipende dall'iniziativa pubblica) affinché tale rivoluzione possa davvero accadere per il bene comune. Sia ben chiaro: non ha tutti i torti chi dice che l'auto per troppo tempo abbia vissuto di rendita e che il dieselgate, oltre a riportare al centro dell'agenda i temi ambientali, abbia velocizzato un progresso altrimenti stagnante. Ed è evidente che l’industria, a forza di mettersi in situazioni eticamente discutibili, abbia perso credibilità nel dibattito sociale, finendo per dover subire decisioni spesso venate di pregiudizio o impreparazione (o entrambi). Però è altrettanto indubbio che una simile sterzata può mettere a rischio la sostenibilità di un settore trainante dell'economia continentale. Senza contare che il passaggio all'elettrico comporterà inevitabilmente una pericolosissima dipendenza dalla Cina. Insomma, forse prima di stabilire target un po' a casaccio sarebbe stato opportuno considerarne le conseguenze...”. Nel luglio del 2022, quando fu definitivamente approvato il Fit for 55, mi sembrò soltanto coerente titolare l’editoriale di Quattroruote così: “Phase out, autogol annunciato”.

Anni dopo quelle righe stiamo contemplando un disastro che era immaginabile da chiunque non fosse accecato dall’ideologia o dall’interesse. La scelta di guidare il mercato con quelle che gli anglosassoni chiamano mandate policies, e che nell’Unione Sovietica di un tempo andavano sotto il nome di piani quinquennali, si è rivelato un errore dalle conseguenze disastrose. Non vi annoierò con considerazioni statistiche peraltro già affrontate con l’abituale rigore dall’amico Murano. Le vendite crollano ovunque, tornando a livelli di immatricolato inauditi da decenni. Si annunciano chiusure di stabilimenti, le tensioni fra i car maker e i sindacati sono all’ordine del giorno, i profit warning si susseguono, saltano teste, l’ultima quella di Tavares, delle gigafactory europee se ne è persa la traccia. I freddi numeri indicano nella loro silente eloquenza una contrazione del sistema auto inimmaginabile fino a pochi anni fa. Nel 2000, il 34% dei circa 56 milioni di auto prodotte nel mondo era europeo; oggi dei quasi 90 milioni prodotti soltanto il 18% viene da qui e il 32% dalla Cina. Come dice Gianluca di Loreto di Bain, l’Europa si è trasformato da epicentro della produzione automobilistica globale a lontano inseguitore. L’onda lunga della crisi non risparmia neppure la filiera a monte dei car maker. Robert Bosch, il principale fornitore al mondo nell'industria automotive, ha annunciato il taglio di oltre 12.000 posti di lavoro a livello globale, con circa 7.000 licenziamenti in Germania. La ZF Friedrichshafen prevede di tagliare tra gli 11.000 e i 14.000 posti di lavoro a livello globale entro il 2028. Continental taglierà 7.150 posti di lavoro a livello globale, di cui circa 3.000 in Europa. Entro il 2028 Forvia taglierà il 13% della sua forza lavoro in Europa (10.000 posti). Valeo pianifica oltre 2.000 tagli, di cui almeno la metà in Francia. Mahle, un altro fornitore, ridurrà la sua forza lavoro slovena di 600 unità. Schaeffler taglierà 4.700 posti di lavoro a livello globale, di cui circa 2.800 in Europa, e chiuderà fabbriche nel Regno Unito e in Austria. Yazaki, produttore di cablaggi per automotive, ha comunicato la procedura di esubero per 52 lavoratori su 75 della sua sede di Grugliasco perché Maserati, storico cliente del gruppo nipponico, ha le linee ferme. Ancora più significativo è l’andamento del mercato finanziario, che negli ultimi anni è stata la benzina, o forse l’energia, della finanza green. Secondo l’ultimo rapporto di Morningstar Sustainalvtics. nel terzo trimestre del 2024, la raccolta netta di capitali per i fondi ed ETF sostenibili stata di appena 10,3 miliardi di dollari contro i 160 miliardi del quarto trimestre 2021. Un tracollo. In forte calo anche i nuovi prodotti finanziari Esg lanciati: 57 contro gli oltre 300 di fine 2021. Sembrano passate ere geologiche e non soltanto tre anni.

È oggi palpabile il terrore che l'automotive europeo possa implodere da un momento all'altro. Bisogna essere onesti: il disastro in cui l'Europa si è cacciata è in gran parte addebitabile all'approccio ideologico e punitivamente luddista con cui Bruxelles, in ossequio a uno spirito dirigistico autolesionistico, ha obbligato un intero comparto industriale ad assecondarne le irrealizzabili intenzioni. Vi risparmio le centinaia di dichiarazioni rilasciate negli ultimi anni da politici e commissari su come l’abbraccio di una nuova sensibilità ambientale avrebbe spalancato meravigliose sorti e progressive alla società europea. Mi limito a ricordare le parole di Pierre Regibeau, braccio destro di Margrete Verstager, commissario europeo della concorrenza, pronunciate il 16 agosto del 2023: “Se a causa della transizione scompare l’industria bisognerà farsene una ragione”.

Doveroso stigmatizzare il luddismo retrogrado del progetto Timmermans. Questo non solleva i produttori dalle loro responsabilità, anche al netto dell'eccessiva accondiscendenza verso i dogmatismi di politici che ora, vista la malaparata, scappano dalla scena del crimine (dopo Timmermans anche Thierry Breton). Nonostante una narrazione che li vuole inermi ostaggi dell’ideologia altrui, va ricordato come tutti i car maker europei – qualcuno di malavoglia - abbiano abbracciato il Fit for 55. Allo stesso modo, va sottolineato come la maggioranza degli Oem aveva con entusiasmo annunciato gamme full electric ben prima della fatale scadenza del 2035. E lo hanno fatto evidentemente convinti che l’elettrico sarebbe stato funzionale allo tanto ambito spostamento dell’asse strategico dai volumi alla marginalità e che la domanda sarebbe stata artificialmente sostenuta dagl’incentivi. Questo non è accaduto. L’elettrico ha oggi una quota del 15%, perché ne è stata sottovalutata la congenita complessità e perché nel frattempo i governi si sono finalmente resi conto che gli aiuti di Stato sono un debito alla lunga insostenibile (e forse, lo dico fra parentesi, che regalare soldi per irrobustire la granitica leadership di un Oem sino-americano come Tesla non aveva molto senso).

Accettando le ubbie di una classe dirigente miope e mettendo il proprio tornaconto di fronte agli interessi dei clienti, i costruttori si sono stretti attorno al collo una corda il cui nodo va stringendosi.

Nel 2025, infatti, il combinato disposto di una quota lontana dalle previsioni e dall’assenza degli aiuti rischia di rendere le nuove norme Cafe, che prevedono un'ulteriore riduzione della CO, media, una spada di Damocle pericolosissima. Tutti erano convinti che l'incidenza delle Bev sarebbe cresciuta al punto da scansare tali sanzioni, ovvero attorno al 25% del mercato. Siccome mancano all'appello mezzo milione di "pezzi", l'Acea l'associazione dei costruttori, ha stimato in 15 miliardi di euro le contravvenzioni che le Case dovranno pagare l'anno prossimo a causa del flop dell'elettrico. Altro che 2035: è una cifra che potrebbe far saltare per aria il comparto auto europeo domani. Soluzioni? O regali le Bev in stock, ma non si può fare perché affosserebbe il valore residuo di quelle in circolazione, oppure sei costretto a non vendere le termiche, così da alzare artificialmente lo share delle vetture a pile, il che significherebbe rinunciare a due milioni e mezzo di auto che potrebbero altrimenti essere vendute. Quei 2,5 milioni in meno equivalgono a otto fabbriche. Da qui la richiesta dell'Acea di spostare al 2027 l'inseverimento dei vincoli Cafe. Curiosamente, tutti si accorgono ora di essere esposti alle multe. La verità è che il rischio a esse connesso era già chiaro dal momento della loro introduzione, nel gennaio del 2020. Questo scrissi all’epoca: “Le sanzioni sembrano bizantinismi di legulei vogliosi di rendere difficile la vita ai costruttori. Invece si tratta di una rivoluzione destinata ad avere impatti decisivi sul mercato e sui consumatori. Per assecondare il più severo corso, le Case saranno obbligate a trovare un difficile equilibrio fra volumi e potenziali multe. E in molte si troveranno di fronte al sacrificio d’ignorare la domanda, anche sostenuta, dei modelli commercialmente più performanti ma penalizzati dalle emissioni pure di non pagare un’ammenda superiore al margine del singolo pezzo”. Si sapeva sin dall’inizio come sarebbe andato il gioco, eppure il grido d’allarme è arrivato soltanto ora, in zona Cesarini. Come mai?

En passant mi chiedo anche se le “dimissioni” di Tavares non siano state motivate, fra le altre cose, dalle sue dichiarazioni di dissenso sulla proposta Acea: ricorderete come appena un mese fa, il manager portoghese aveva commentato che «sarebbe surreale cambiare le regole adesso». E probabilmente è soltanto un caso che tre giorni dopo l’uscita di Tavares Stellantis abbia chiesto di tornare in Acea…

Ora, sarebbe facile dare la colpa di questo disastro alla sola follia dell'elettrico imposto senza considerarne le implicazioni oggi evidenti. Ma l'impressione è che la transizione - inevitabile, per quanto sbagliata nei modi e nei tempi - abbia semplicemente amplificato i problemi di un ecosistema autoreferenziale, che ha sottovalutato non soltanto i nuovi player, ma anche - e soprattutto - i consumatori.

L’aver accettato i diktat di Bruxelles è soltanto uno degli errori commessi. Il più importante senza dubbio riguarda la pervicace sottovalutazione del tema Cina. Si pensava che la cash cow del comparto sarebbe rimasta tale negli anni e invece è accaduto l’esatto contrario. I costruttori cinesi, eterodiretti da Pechino, stanno stravincendo la gara del mercato e dell’innovazione: sul palcoscenico domestico la quota degli import è in caduta libera mentre quella nel segmento Bev non è neppure pervenuta. Porto l’esempio di Porsche, che rappresenta un unicum per offerta e prestigio del brand: ieri la Casa di Stoccarda ha annunciato la chiusura di un terzo delle concessionarie cinesi dopo aver registrato un calo del 29% nei primi 9 mesi del 2024. Nel frattempo, le Case locali, a cui abbiamo regalato competenze in cambio di manodopera a basso costo per i nostri transplant, hanno imparato benissimo la lezione e ci attaccano in casa nostra, quello che una volta consideravamo un fortino inespugnabile. I dazi sulle elettriche fanno loro il solletico. Perché dovrebbero attaccare un settore che non riesce a superare il 15% e che se va bene – soltanto grazie ai magheggi che dicevo prima – arriverà al 25%. Scaltri e veloci come sono, hanno già cambiato obbiettivo e aggrediscono i segmenti lasciati sguarniti dai marchi locali: quello delle auto dall’elevato value for moneta con motore termico e ibridizzazione leggera. E qui arrivo al secondo grande errore – assolutamente non indotto - dell’industria europea.

Gli anni del dopo Covid sono stati per l’automobile anni particolarmente critici sotto il profilo produttivo a causa del chip shortage e dell’aumento generalizzato delle materie prime e dei trasporti (ricordate gli aumenti dei noli marittimi). Questa situazione di oggettiva difficoltà è stata gestita con grande abilità dei costruttori, che si sono trovati nella situazione perfetta per perseguire quell’obiettivo strategico a cui accennavo prima, ovvero abbandonare il mito della magnitudo e dei volumi produttivi per puntare tutto sulla marginalità. I risultati nel breve periodo sono stati eccezionali, nulla da dire, e i management sono stati portati in palmo di mano dagli azionisti, oltre ad aver guadagnato fior di bonus. Dopo anni di vacche magre, di colpo i bilanci sono infatti tornati a splendere: i premium europei hanno portato a casa utili operativi nell’ordine del 10% del fatturato e anche quelli mass market hanno registrato quasi tutti utili sopra l’8%. Il motivo di questi risultati? L’aumento dei prezzi di listino ben oltre l’inflazione. Anche qui mi rifaccio a uno studio di Bain. Molti modelli dei segmenti più bassi hanno visto un aumento del prezzo “chiavi in mano” del 40% tra giugno 2019 e giugno 2024, pari a un aumento di quasi il 10% annuo. Stessa sorte per i segmenti medi, con aumenti tra il 20% e il 35%. Il calo della domanda, dunque, è stato innestato non dall’elettrico che non ha performato secondo attese chiaramente sbagliate, ma dall’aumento dei prezzi del restante 85% del mercato. E no, il fatto che il prezzo medio dell’auto in Italia da 18 mila euro nel 2019 a 29 mila euro nel 2024 non è dovuto al fatto che siamo più ricchi. È dovuto al fatto che le Case hanno fatto scomparire il segmento primo prezzo, col risultato di spingere fuori dal mercato italiano 300 mila potenziali clienti, che la macchina - magari vecchia - ce l’hanno già e a questo punto non hanno altra scelta che tenersela. Si parla di transizione e net zero, ma il parco circolante italiano cresce e invecchia a vista d’occhio: tra non molto, in alcune regioni italiane l’auto media avrà i requisiti per ambire allo status di storica…

Lubriacatura degli utili ha fatto dimenticare a tutti i problemi strutturali dell’industria, dalla sovraccapacità produttiva all’incapacità di costruire Bev in maniera profittevole. Ritornata una certa normalità, i nodi son venuti al pettine di colpo e ci si è ritrovati, come ha detto Oliver Blume di Volkswagen, a guardare un mercato che semplicemente non c’è più, con un crollo generalizzato dei margini in appena sei mesi. Tavares, ora diventato il capro espiatorio come spesso accade in Italia, il suo lavoro l’ha fatto benissimo, perseguendo una strategia volta a moltiplicare dividendi e capitalizzazione che lo ha reso inviso alla propria filiera, dai componentisti ai dealer. Appena è apparso qualche segno meno è stato defenestrato prima della pensione. Ma posso immaginare che sarà soltanto il primo di una lista di Ceo invitati a uscire.

Ora l’industria chiede aiuto. E l'impressione è che si cerchi di guadagnare tempo affinché la politica intervenga con generose prebende. Ma è palpabile l’irritazione dei policy maker di fronte a un comparto fondamentale per il tessuto economico europeo che piange miseria comodamente seduta sugli utili e i dividendi monstre generati nell’ultimo periodo. È di ieri la brutale risposta del cancelliere tedesco Scholz: “La difficile situazione in cui ci troviamo adesso è dovuta a cattive decisioni manageriali”.

Che cosa possiamo aspettarci per il futuro? Intanto vedremo se Bruxelles vorrà accogliere i suggerimenti di Mario Draghi, che nel suo documento per la difesa della competitività europea ritiene necessario introdurre il metodo "dalla culla alla tomba" per misurare le emissioni (e sarebbe ora). Di certo, le parole dell'ex premier sono una bocciatura generalizzata: «Il settore automobilistico è un esempio della mancanza di pianificazione dell'Unione e dell'applicazione di una politica climatica senza quella industriale».

Sul resto, è facile prevedere che le difficoltà degli europei in Cina non miglioreranno, nonostante il disperato tentativo dei tedeschi di allearsi con i player locali sulle piattaforme elettriche. Su questo permettetemi una digressione. Continuo a leggere che in Cina si venderebbero un sacco di Bev e che la loro quota avrebbe superato il 50% delle vendite. Non è così. L’elettrico in Cina oscilla fra il 25 e il 30%. A crescere sono le plug in. Nel 2018 lo share Phev sul totale degli New Energy Vehicles era del 18%: oggi siamo al 42%. Chiusa parentesi. Dal punto di vista normativo, è probabile che le terrorizzanti prospettive di contrazione occupazionale avranno un effetto su Bruxelles, che verosimilmente accetterà di rinviare o annacquare le multe del 2025. Ed è altrettanto possibile che la richiesta di anticipare la verifica avanzata da alcuni Paesi, fra cui l’Italia, andrà a buon fine, ora che il Ppe si è schierato a favore. Sono invece convinto che il phase out rimarrà, perché è ormai un’istanza identitaria a cui Ursula von der Leyen e alcuni commissari, primi fra tutti la Ribera, non vuole rinunciare. Auspico che i suggerimenti di Draghi sul necessario ritorno a una neutralità tecnologica verranno accolti, aprendo finalmente alla decarbonizzazione dei carburanti, cosa che porterebbe a un miglioramento ambientale agendo sul circolante e non sul solo nuovo. Sotto il profilo commerciale vedremo anche qui, come in Cina, una spinta sulle plug in, limitando volontariamente le vendite delle termiche (il che porterà a un ulteriore calo delle immatricolazioni). E si cercherà di forzare l’adozione dell’elettrico con ulteriori mandate policies dirette a chi non può scansarle, ovvero flotte e aziende. La nuova normative sui fringe benefit che tra qualche settimana entrerà in vigore è la prima avvisaglia di un diverso approccio: se prima si cercava di spingere surrettiziamente la domanda con i soldi pubblici, adesso si passa al rendere antieconomico qualsiasi altra alternativa.

La verità è che l’Europa si è messa da sola in un vicolo cieco. E la mia impressione è che siamo di fronte a quello che sempre gli anglosassoni chiamano un conundrum. La direttiva 2035 non si può attuare ma, al contempo, non si può neppure cancellare. Il rischio è che l’Europa finisca schiacciata fra il protezionismo americano, iniziato da Biden ben prima del ritorno di Trump, e l’espansionismo cinese. Tempi difficili ci attendono. Devo anche dire che più volte ho espresso la convinzione che il full electric del 2035 non sia il vero obbiettivo della rivoluzione.

L’automobile per anni è stata considerata un nemico della società, una cosa di cui vergognarsi: perché dunque ci stupiamo che la società europea e la classe politica che la società stessa esprime stiano gettando le basi per comprimerne l’industria? Guardate, non mi riferisco a impressioni soggettive, che sarebbero inevitabilmente condizionate dal mio ruolo e dalle posizioni che esso sottende.

In un documento presentato l’anno scorso dal World Economic Forum, organizzazione internazionale il cui compito statutario è di fornire ai vari Paesi linee guida per lo sviluppo, è stata espressa chiaramente la teoria che se il mondo vorrà risolvere il problema del riscaldamento globale, non sarà sufficiente sostituire il motore endotermico con quello elettrico, che è quanto stiamo faticosamente iniziando a fare oggi: l'unica soluzione, alla luce dell'imponente flusso di urbanizzazione, è di ridurre il numero delle macchine private del 75%, perlomeno nelle grandi città.

Finalmente qualcuno ha avuto il coraggio di mettere nero su bianco quanto Quattroruote da tempo sostiene: l'imposizione dell'elettrico come tecnologia dominante è una cortina fumogena funzionale a nascondere il vero obiettivo della rivoluzione che ha investito l'automotive, ovvero ridimensionare la mobilità privata. Distratti dalle infinite implicazioni pratiche/geopolitiche/industriali della transizione, perplessi dalle rivendicazioni dell'ambientalismo militante, frenetici nel trovare un posto al sole alle rispettive filiere, confusi dalle diverse velocità dei mercati nel recepire il cambiamento, ci affanniamo sul presente e fatichiamo a realizzare che il 2035 sarà non un punto d'arrivo, bensì l'avvio di un processo di trasformazione sociale assai più radicale del phase-out. E ho anche l'impressione che polarizzare pervicacemente il dibattito sul prodotto "terminale" - ovvero le macchine elettriche -, rifiutando di ammettere che il nodo gordiano della decarbonizzazione è un’istanza sistemica come la produzione d'energia da fonti rinnovabili, serva a creare le condizioni per poter un giorno dire che quanto fatto non sarà bastato.

È giunta l'ora che s'inizi a fare i conti con l'idea che la motorizzazione di massa, per come l'abbiamo conosciuta, è destinata a scomparire.

Le cronache sono ormai popolate di proteste saldate dalla certezza che le macchine vadano espulse dal consesso civile. I vandalismi di varia natura che registriamo ormai ogni giorno - chi sgonfia le gomme delle Suv (per qualche motivo considerate macchine da ricchi), chi sabota i cartelloni pubblicitari, chi irrompe nei Saloni danneggiando i modelli esposti, chi si sdraia in mezzo alla strada, rappresentano le derive estremistiche di un'opposizione pregiudiziale all'automobile che per guadagnare ascolto nella collettività è all'ossessiva ricerca di pretesti da strumentalizzare. Qui a Roma il sindaco Gualtieri è impegnato con le pozzanghere che non se ne vogliono andare, ma a Milano, lo ricordo per i distratti, si è già annunciato che dal 2050 la città sarà del tutto car-less. Sempre a Milano, siamo arrivati alla censura preventiva: nella mia città vige il divieto di pubblicizzare automobili ritenute eticamente inaccettabili perché costose e inquinanti.

Protestare è vano.

Lo vediamo sulla nostra pelle quando Quattroruote osa avanzare dubbi sul processo di decarbonizzazione. Scrivi che se nella civilissima Europa le emissioni sono crollate è stato grazie essenzialmente al progresso delle automobili, mentre in Cina l'inquinamento continua a crescere per alimentare con le fonti fossili un nuovo modello di consumismo? Sei un nemico della collettività da additare al pubblico ludibrio. Metti in dubbio l'effettivo impatto dell'elettrico sull'ambiente o la consistenza dell'infrastruttura? L'accusa di negazionismo è pronta da dare in pasto alla gogna dei social. Lamenti che l'Europa si stia legando a pericolosissime dipendenze geopolitiche? Sei al soldo di indicibili compromessi. Sostieni che il Green deal non è realizzabile senza generare enormi implicazioni macroeconomiche destinate a creare altre emergenze e palesi iniquità sociali? Ti viene risposto che sei un criminale sordo ai colpi di tosse dei bambini, usati come deterrente emotivo alle considerazioni oggettive.

Questa retorica intimidatoria e talora ricattatoria è l'humus su cui sono fioriti i presupposti ideologici che hanno portato alle decisioni di Bruxelles. Questa benedetta transizione - al netto delle innumerevoli implicazioni industriali, occupazionali e geopolitiche - è funzionale a ridimensionare la mobilità privata, più che a inseguire target di sostenibilità impossibili da raggiungere con i volumi attuali del circolante. L'automobile tornerà a essere un prodotto vietato alle masse.  Le domande sorgono spontanee. È una marginalizzazione che l'industria dell'auto subirà passivamente? Ci sara una cabina di regia in grado di governare una rivoluzione epocale? Soprattutto, noi cittadini di Paesi evoluti accoglieremo favorevolmente decisioni destinate a cambiare il nostro modello di vita? Se fossi nell'industria automotive, che non brilla per capacità di anticipare i cambiamenti, inizierei a preoccuparmi di chi vuole la morte della mobilità privata e della sua filiera. Da questo, e non dall'elettrificazione, dipende la sua sopravvivenza. Da cittadino, inizierei a chiedermi se vada premiata una politica così distante dalle esigenze della gente comune.