
Stellantis e il futuro dell'auto

Autore: Vincenzo Comito

Fonte: Città Nuova

Un settore strategico dell'industria mondiale e le domande aperte sulla nuova società nata dalla fusione tra Psa (Peugeot) e Fca (Fiat Chrysler).

Stellantis, i numeri della fusione tra PSA e Fiat Chrysler Automobiles. Il varo di Stellantis, che nasce, come è noto, dalla fusione tra la francese PSA (Peugeot S.A) e il gruppo italo-americano-britannico-olandese FCA (Fiat Chrysler Automobiles), ha visto i media italiani e francesi magnificare l'avvenimento. Si sono snocciate trionfalmente le cifre della nuova entità. I dati relativi al 2019 dicono in effetti che **il fatturato delle due entità messe insieme è stato di 167 miliardi**, con ben 400.000 dipendenti, 8,1 milioni di veicoli prodotti, ciò che ne farebbe **il quarto produttore mondiale**, con circa infine 50 stabilimenti sparsi per il mondo. La quotazione di Borsa del gruppo, al momento del suo esordio, si aggirava sui 40 miliardi di euro e comunque il mercato ha accolto la nuova arrivata in modo favorevole. **Fu vera gloria?** I valori di Borsa e il bastone di comando. Il fatto è che tale entusiasmo dovrebbe essere frenato di fronte ai dati della realtà, in particolare poi per quanto riguarda il lato italiano. Intanto la quotazione di Borsa di **Tesla**, che ha prodotto nel 2020 solo 500.000 auto e solo elettriche, ha raggiunto il livello di circa **800 miliardi di dollari**, valore superiore a quello di tutte le case dell'auto tradizionale messe insieme. Quella poi di quattro diversi produttori cinesi sempre votati all'elettrico e la cui produzione si è aggirata, sempre nel 2020, per la gran parte su alcune decine di migliaia di unità, è di due o tre volte superiore a quella di Stellantis. Ricordiamo a questo proposito che il mercato fissa la valutazione di un titolo soprattutto sulla base delle prospettive future dell'azienda. Per frenare gli entusiasmi italiani bisogna poi ricordare come non si tratti poi di una fusione tra eguali, ma che in realtà la PSA ha assorbito FCA. **I francesi sono maggioritari nel consiglio e l'Amm. Delegato è espresso sempre da loro.** Nel capitale sociale è poi presente comunque lo Stato francese, in qualche modo a tutela degli interessi nazionali, mentre non c'è una presenza pubblica italiana. È poco noto che **molti decenni fa era stata la Fiat ad aver comprato la Citroen**, ma era presto stata costretta a mollare la presa sotto la spinta dell'onda nazionalistica transalpina; oggi la storia si ripete ma a ruoli rovesciati e peraltro pressoché nessuno da noi se ne commuove molto. **Le grandi trasformazioni in atto nel settore. La Cina e l'elettrico.** Per riuscire a capire meglio le possibili prospettive del nuovo gruppo conviene preliminarmente **ricordare i principali rivolgimenti che hanno investito il settore nell'ultimo periodo**, rivolgimenti che, presi insieme, costituiscono le più importanti trasformazioni da quando il prodotto fu inventato. Un primo mutamento riguarda il fatto che si tratta di un settore che, nato e sviluppatosi per molti decenni tra Europa e Stati Uniti, ora vede **il centro dell'attenzione andarsi via via spostando verso l'Asia, prima con il Giappone e la Corea del Sud** e da ultimo soprattutto con la Cina, diventata e di gran lunga il principale mercato e il più grande produttore mondiale (oggi vi si vendono altrettante vetture che in Usa e Europa messe insieme). Un secondo mutamento riguarda le trasformazioni del prodotto in relazione alle crescenti preoccupazioni ecologiche. I diversi Paesi si sono così con il tempo sempre più preoccupati di legiferare in materia di standard ambientali. Anche in questo caso **un colpo decisivo è stato dato dalla Cina**, che ha imposto qualche anno fa che le varie case producessero una percentuale crescente delle loro vetture con tecnologia elettrica od ibrida. **Tutti si sono così precipitati ad investire nel ciclo dell'elettrico.** Una variante del tema riguarda lo sviluppo delle tecnologie dell'idrogeno, sviluppo che peraltro presenta qualche anno di ritardo rispetto a quelle elettriche "tradizionali". Questa volta a guidare la trasformazione sembra essere soprattutto il Giappone. **Guida autonoma e ingresso nel settore del big tech.** In ritardo rispetto ad iniziali previsioni, ma comunque in marcia sicura verso il traguardo, è poi l'auto a guida autonoma, su cui si lavora comunque sia in Asia che in Europa che negli Stati Uniti, anche se la contesa appare

soprattutto centrata su Usa e Cina, con appendice tedesca. Si tratta forse della trasformazione più importante tra quelle in atto. Ricordiamo poi ancora che l'auto è sempre più imbottita di elettronica; qualcuno ha parlato a questo proposito di **telefonino a quattro ruote** ed anche la vettura autonoma richiede un grande salto in avanti tecnologico. Queste quattro trasformazioni hanno poi un'incidenza profonda su altri movimenti. Ne ricordiamo in particolare alcuni. La conseguenza forse più importante, almeno nel lungo termine, riguarda il fatto che **l'auto autonoma può essere utilizzata sostanzialmente per il 100% del tempo**, mentre quelle attuali lo sono per una percentuale molto piccola. Esse presumibilmente quindi saranno affittate e non comprate e d'altro canto si dovrebbe verificare un drastico taglio ai livelli produttivi. L'auto elettrica, intanto, richiede un molto minore numero di pezzi rispetto a quella tradizionale. Questo significa che **i produttori di componentistica si troveranno di fronte a grosse difficoltà**. Tanto più che il settore è attraversato dalla rivoluzione elettronica e che l'auto a guida autonoma comporterà livelli di produzione più ridotti. Parallelamente, in particolare in relazione alla guida autonoma e alla digitalizzazione, stanno entrando nel settore ed in forze i grandi protagonisti del *tech*, da soli o in alleanza con le case tradizionali. Per quanto riguarda l'auto elettrica arrivano comunque nuovi produttori, come sopra indicato. **Le prospettive del nuovo gruppo: l'occupazione** La fusione tra i due gruppi dovrebbe produrre, secondo l'azienda, sinergie per 5 miliardi di euro all'anno per i prossimi anni, anche se le previsioni di questo tipo si rivelano poi a consuntivo troppo ottimistiche. Il nuovo gruppo può poi contare su di una guida capace nella persona di Carlos Tavares. Si riscontrano peraltro degli importanti punti di debolezza. Mentre certo **PSA è forte in Europa e una parte dell'Africa**, mentre **FCA lo è nelle Americhe**, con un'integrazione importante, quindi, tra i due gruppi, essi hanno una presenza quasi nulla nell'area più importante, l'Asia e in particolare in Cina, dove essi vendevano ogni anno poco più di 200.000 vetture. Ma non vi sono tracce di una presenza di qualche rilievo anche in Giappone e Corea del Sud. In India sembra che ora il gruppo stia cercando di fare qualcosa. Inoltre, anche se PSA ha qualche carta da giocare, il nuovo gruppo è debole nelle nuove tecnologie, sia nell'auto elettrica che in quella autonoma e gli investimenti su tali fronti sono inferiori a quelli dei protagonisti di tali segmenti. Per quanto riguarda l'elettrico in Europa sono in testa alle vendite nel 2020 Volkswagen, Renault e Tesla. Infine, **il gruppo è anche poco presente nel settore del lusso e dagli alti margini**; Maserati e Alfa Romeo sono poca cosa e si richiederebbero forti investimenti per penetrare più seriamente il comparto. La prognosi è riservata. Ma pensiamo in ogni caso che difficilmente il gruppo sarà tra i protagonisti dei mutamenti in atto nei prossimi anni. Brutte sorprese arriveranno presumibilmente sul **fronte dell'occupazione**. La capacità produttiva complessiva del nuovo gruppo in Europa appare largamente superiore ai livelli produttivi attualmente sviluppati ed esistono tra i due gruppi duplicati sia a livello di stabilimenti che di uffici. **Gli stabilimenti italiani lavorano da molti anni con volumi di produzione ridotti**, mantenendo l'occupazione grazie alla cassa integrazione e ad altre provvidenze pubbliche. **Negli anni Novanta si producevano in media da noi 1,7 milioni di unità all'anno, mentre nel 2016 si era ancora ad 1 milione di pezzi, mentre nel 2020 eravamo scesi a 717.000**. Tra l'altro FCA garantiva sino ad oggi circa il 50% del fatturato del settore italiano di componentistica. C'è quindi da aspettarsi presumibilmente qualche cattiva sorpresa per quanto riguarda l'occupazione nei nostri stabilimenti e dintorni. Forse stanno aspettando il momento opportuno per dare la lieta notizia.