

ECONOMIA

## Auto elettrica, è l'ora di un pitstop. I dubbi di Stellantis e Volkswagen

Prima il numero uno di Stellantis, Carlos Tavares, che chiede agli Stati di contribuire allo sforzo dei costruttori sui motori green. Poi la sponda della casa tedesca, per la quale la fine del diesel e della benzina non è pensabile a stretto giro. E sulla gigafactory di Termoli...



L'auto elettrica? Può aspettare e forse non è nemmeno detto che sia il futuro sia a batteria. Anzi. Sarebbe meglio non dirlo a Elon Musk, che sull'auto elettrica ha costruito una fortuna che vale i primi posti nella classifica mondiale dei ricconi. Ma forse il magnate sudafricano, naturalizzato statunitense, lo sa già che in Europa il meccanismo si sta inceppando, che il futuro della mobilità elettrica non è così vicino. Colpa della pandemia? Non è dato saperlo, quello che è certo è che due tra le maggiori case automobilistiche del globo, Stellantis e Volkswagen, hanno raffreddato gli animi sul versante dell'auto elettrica.

La prima, frutto del matrimonio di fine 2020 celebrato tra la francese Psa e la ex Fiat, Fca, ha mandato segnali inequivocabili attraverso il ceo, il portoghese Carlos Tavares. Qualcuno a Bruxelles non gradirà, visto che l'Europa, almeno sulla carta, punta a un parco macchine continentale green entro il 2035. Ma i funzionari dell'Unione non hanno fatto i conti con le ragioni dell'industria, soprattutto sul fronte italiano.

Tavares non è nuovo a improvvise frenate sull'auto elettrica e più volte ha dichiarato che produrre in Italia costa più che altrove. L'ultima volta al *Corriere della Sera*: "Un anno fa ho notato che in Italia il costo di produzione di un'auto era significativamente più alto, a volte il

doppio, rispetto alle fabbriche di altri paesi europei, nonostante un costo del lavoro più basso. Ne ripareremo a fine 2022. Qualsiasi approccio brutale sarebbe stato inopportuno”, ha spiegato Tavares.

Il problema sono i costi: l'industria dell'auto, almeno quella europea, non può caricarsi l'intera spesa per la messa a punto della tecnologia elettrica anche perché da qui al 2025 Stellantis ha pianificato investimenti per 30 miliardi nell'elettrificazione della mobilità. Ma gli Stati devono fare la loro parte, contribuendo per non meno del 50% ai costi.

Il caso pratico porta in Molise con l'annuncio a sorpresa che la partita per la fabbrica di batterie a Termoli, annunciata la scorsa estate, non è affatto chiusa. “Stiamo negoziando con il governo, ma non abbiamo ancora concluso”.

E c'è chi fa eco a Tavares. Un manager, se possibile, ancora più potente, Herbert Diess, ceo di Volkswagen. Che, apertis verbis, ha chiarito come l'addio ai veicoli endotermici, dunque non elettrici, “è semplicemente impossibile”. Il manager bavarese ha delineato il futuro del suo gruppo e le tante sfide da affrontare in vari ambiti, quali lo sviluppo dei software per le auto elettriche, le nuove piattaforme per l'auto a batteria o le sinergie tra i vari marchi.

Ovviamente, uno degli argomenti più importanti ha riguardato la mobilità alla spina e l'ipotesi che il costruttore tedesco dica addio alle auto endotermiche in Europa per il 2035. La risposta è articolata e fa emergere diversi dubbi, non tanto sulla transizione verso la mobilità elettrica quanto sugli svariati fattori di freno che impediscono di raggiungere, anche al suo gruppo, l'obiettivo del 100% di vendite costituito da auto a batteria. “Penso che questa transizione verso i veicoli elettrici abbia alcuni vincoli e che il piano per arrivare al 50% di veicoli elettrici entro il 2030 sia estremamente ambizioso”

Gianluca Zaponini, 20 gennaio 2022