

# IL VERO OBIETTIVO È RIDIMENSIONARE LA MOBILITÀ PRIVATA, ALTRO CHE AMBIENTE

di Gian Luca Pellegrini, Direttore di Quattroruote

**In occasione della conferenza stampa di presentazione del “Preconsuntivo petrolifero 2024” di UNEM, il Direttore di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini, profondo conoscitore del mondo dell’auto, nel suo intervento ha descritto la genesi di quello che si può definire un “disastro annunciato” che in molti non hanno voluto vedere. Ne proponiamo una sintesi.**

**P**er 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” 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. Oggi 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. Le vendite crollano ovunque, tornando a livelli di immatricolato inauditi da decenni. Si annunciano chiusure di stabilimenti, le tensioni fra i costruttori di auto 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. E l’onda lunga della crisi non risparmia neppure la filiera a monte dei costruttori di auto.



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. 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 scompaie l’industria bisognerà farsene una ragione*”.

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). 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 al tanto ambito spostamento dell’asse strategico dai volumi alla marginalità e che la domanda sarebbe stata artificialmente sostenuta dagli incentivi. Questo non è accaduto. L’e-

lettrico 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. In pratica, i costruttori si sono stretti attorno al collo una corda il cui nodo va stringendosi. Tutti erano convinti che l’incidenza delle Bev sarebbe cresciuta al punto da scansare le sanzioni previste, 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 nel 2025 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.

Ora, sarebbe facile dare la colpa di questo disastro alla sola follia dell'elettrico. 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. I costruttori cinesi, eterodiretti da Pechino, stanno stravincendo la gara del mercato e dell'innovazione: sul palcoscenico domestico la quota dell'import è in caduta libera, mentre quella nel segmento Bev non è neppure pervenuta. Porsche, che rappresenta un unicum per offerta e prestigio del brand, 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, 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. Scaltri e veloci come sono, hanno già cambiato obiettivo e aggrediscono i segmenti lasciati sguarniti dai marchi locali: quello delle auto dall'elevato value for money

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. 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%. 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. 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. 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 semplice-

**L'IMPRESSIONE È CHE LA  
TRANSIZIONE - INEVITABILE,  
PER QUANTO SBAGLIATA NEI  
MODI E NEI TEMPI - ABBA  
SEMPLICEMENTE AMPLIFICATO  
I PROBLEMI DI UN ECOSISTEMA  
AUTOREFERENZIALE,  
CHE HA SOTTOVALUTATO NON  
SOLO I NUOVI PLAYER,  
MA ANCHE I CONSUMATORI**



mente non c'è più, con un crollo generalizzato dei margini in appena sei mesi. 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 mostruosi generati nell'ultimo periodo.

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.*

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.

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 obiettivo 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?

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.

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. 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 sabotava 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. 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 *carless*. Sempre a Milano, siamo arrivati alla censura preventiva: nella mia città vige il divieto di pubblicizzare automobili ritenute eticamente inaccettabili perché costose e inquinanti.

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.



**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**