

Il mercato e il confronto con il 2019. Crollo di Stellantis

Auto, con il virus l'Europa ha perso il 24%

In due anni c'è stato un terremoto. E forse conviene partire dai numeri per spiegare quello che sta accadendo. Il mercato dell'auto in Europa a settembre ha perso il 24,4% di nuove immatricolazioni rispetto allo stesso mese del 2019. Era pre-pandemica, certo. Ci dice che il Covid ha creato un prima e un dopo. Ci dice anche che la transizione ecologica sta già cambiando le modalità di consumo, con una forte spinta verso le vetture elettriche, ma l'Italia fa più fatica delle altre per

la vendita di auto «alla spina» che intermediano una quota dell'8% sulle vendite totali. C'è una carenza infrastrutturale. Poche colonnine di ricarica, anche sulle autostrade. Pochi volumi anche perché Stellantis, nato dalla fusione tra Fca e Psa, in Italia produce un unico modello a batteria: la 500 elettrica a Mirafiori. Ed è incapace di tenere il mercato all'altezza di Germania e Francia. C'è la carenza dell'offerta di componenti. Paolo Scudieri, presidente di Anfia

(l'associazione di rappresentanza della filiera) si dice preoccupato nonostante i nuovi incentivi riconosciuti nel decreto fiscale: «Siamo in sofferenza per lo shortage di materie prime. Non solo microchip, ma anche

La quota dell'elettrico
Crescono i volumi di auto elettriche nell'ultimo anno: 8% di quota, lontani dalla Germania

acciaio e plastica che hanno avuto rincari imbarazzanti». Urgono politiche industriali non procrastinabili. Il tavolo dell'automotive al ministero dello Sviluppo prosegue tra alti e bassi, rilevano i sindacati. Stellantis ha annunciato una gigafactory a Termoli, ma non ha chiarito quando e come. Sarebbe necessario convincere Intel a realizzare una fabbrica di chip nel nostro Paese, ma la Germania sembra in vantaggio.

F. Sav.