

PAOLO SCUDIERI
**«AUTO ELETTRICA
STOP ALLA TRANSIZIONE
PER ALMENO
CINQUE ANNI»**

di **Dario Di Vico** 17



AUTO ELETTRICA STOP ALLA TRANSIZIONE «PER ALMENO CINQUE ANNI»

Scudieri: avremo un doppio choc e meno capitali. Le soglie d'emissione che l'Europa si è auto imposta non sono raggiungibili entro il 2030
I grandi gruppi, spiega il patron di Adler e presidente Anfia, spingeranno ancora sulle fusioni. Piccoli e medi, attenti ai partner ingombranti



di **Dario Di Vico**

Mentre si registrano dalla scorsa settimana i fermi di quasi tutte le grandi fabbriche di auto le riflessioni degli addetti già volano al di là della congiuntura e mettono nel mirino la relazione che si andrà a creare tra effetto coronavirus e transizione elettrica. Esplicitato meglio, il tema è così riassumibile: a) rispetto ad altri settori industriali l'automotive si era dato a livello europeo un proprio (rigido) percorso di trasformazione vincolato da alcuni obiettivi reputati strategici dalla Ue e considerati indifferibili; b) quegli obiettivi restano ancora validi o l'azione negativa esercitata dall'epidemia li rimette in discussione? La risposta che dà Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, la Confindustria delle quattro ruote, è netta: «Bisogna spostare di cinque anni il programma che ci siamo dati».

Ma riavvolgiamo per un momento il nastro e torniamo al percorso che l'industria dell'auto ha davanti a sé. Ebbene ci troviamo di fronte a una trasformazione con pochi precedenti («l'auto è destinata a diventare un'autoide» chiosa Scudieri) che richiede una mole di investimenti anch'essa inedita e rivolta a dare al consumatore finale non solo l'auto elettrica ma la guida autonoma e più in generale «un'altra idea di mobilità». Il virus si è inserito in questa dinamica e avrà l'effetto di portare a una rimodulazione della localizzazione geografica delle produzioni, una riorganizzazione dei posti di lavoro, un consumatore molto più restio a ingaggiarsi.

Traguardi

La sintesi di Scudieri è: «Avremo un duplice choc sull'offerta e sulla domanda, blocco delle produzioni e inibizione al consumo». Il primo effetto di questo inaspettato combinato disposto è che ci saranno meno capitali sia per la ricerca sia per indirizzare la transizione tecnologica del settore. «E il traguardo che ci siamo auto imposti come Europa di abbassare di quasi il 40% le soglie di emissione media delle vetture offerte sul listino non è raggiungibile. Meno capitali e rallentamento degli investimenti non potranno che allungare il processo di transizione». Di quanto? L'idea dell'Anfia è

che si debbano spostare gli obiettivi fissati per il 2030 di cinque anni.

Ma sostenete questa tesi perché l'Italia rischia di essere il tallone d'Achille dell'industria europea? «No, il problema ce l'hanno tutti, anche i Paesi più forti».

Realismo

La nuova commissione europea presieduta da Ursula van der Leyen per rispetto al «governo Juncker» ha fissato il New Green Deal quasi come il biglietto da visita della propria azione politica e quindi potrebbe essere contraria a una rimodulazione dei tempi della transizione all'elettrico. Replica di Scudieri: «Bisogna essere realisti. Se ci siamo seduti a tavola e non siamo in grado di ordinare un menù completo dovremo accontentarci di un antipasto e di un secondo. Del resto stiamo parlando di obiettivi che la Ue si è auto-imposta». E che di conseguenza una volta riscadenziati non dovrebbero avere effetti negativi sulla reale concorrenzialità dei prodotti del Vecchio Continente.

Del resto l'Anfia — ma più in generale il mondo dell'automotive — è ferma nel sostenere che «si stanno addossando all'auto colpe che non sono sue e di conseguenza i decisori politici dovrebbero concentrarsi sulle soluzioni che permettono agli utenti di poter disporre di una mobilità più razionale e pulita». Piuttosto che punire le quattro ruote.

Il punto successivo che vale la pena indagare riguarda gli effetti che il coronavirus può mettere in moto sul versante dell'offerta: il processo di concentrazione dei big player è destinato a subire una battuta d'arresto in virtù di una sorta di rallentamento della globalizzazione? L'opinione di Scudieri è anche in questo caso netta: «Al contrario ci sarà un'accelerazione delle fusioni. Proprio la difficoltà di reperire capitali sufficienti a guidare la transizione renderà necessario unire le forze. Resteranno però pienamente in gioco alcuni brand di nicchia capaci di coltivare una propria clientela, di arricchire il prodotto. Penso a società come Ferrari o Lamborghini». Quanto invece al ripensamento sull'organizzazione della produ-

zione che è andata modellandosi attorno alla globalizzazione gli industriali italiani credono che ci siamo sbilanciati troppo a Est, abbiamo «delegato a produrre» interi segmenti di componentistica Paesi che non osservano regole omogenee a quelle dell'Occidente per quel che riguarda garanzie e sicurezza. E quindi in qualche maniera la catena va ripensata. Il come, viene voglia però di aggiungere, è tutto da scrivere.

Scalabili?

Detto degli assemblatori finali e dei processi che potrebbero investirci una riflessione sui processi di concentrazione, in entrambe le direzioni, riguarda anche le nostre multinazionali tascabili della componentistica. In questo tourbillon, di fronte al doppio choc su offerta e domanda, rischiano più di qualcosa? «Rispondo citandole Donald Trump — inizia Scudieri — che ha definito le aziende dell'automotive statunitensi come un settore di sicurezza nazionale. E allora è evidente che potremo assistere a episodi di concentrazione dei produttori e anche a operazioni ostili. Lo Stato francese se ne è già reso conto e dobbiamo farlo anche noi. Bisogna proteggere le nostre aziende più prestigiose come asset strategici del Paese ed evitare che possano farsi avanti partners troppo ingombranti». Dentro quelle multinazionali tascabili c'è il cuore della manifattura italiana e «una storia strepitosa di uomini e di professionalità».

Intervistato dal «Giornale» nei giorni scorsi il professor Giuseppe Berta, uno dei maggiori conoscitori degli scenari globali dell'automotive, non escludeva la variante Google e Apple. Ovvero che i due colossi del digitale che in un primo tempo si erano fermati rispetto all'eventualità di proporsi come produttori di sistemi per la mobilità possano ripensarci e, complice la doppia crisi di cui abbiamo parlato, tentare una sorta di blitz. È davvero così? «Chi ha ricchezza a disposizione oggi può comprare il mondo — chiosa Scudieri — e quegli attori hanno tutte le potenzialità per farlo. Gli scenari che una volta ci sarebbero apparsi pura fiction oggi sono plausibili. E le contaminazioni tra business della mobilità in senso stretto e intrattenimento, e-commerce e digitale sono meno lontane di quanto si possa pensare».

I numeri

-30

Mila

le auto immatricolate a marzo in Italia rispetto al 2019 (stima Unrae)

7,2%

Il calo

delle vendite di auto a febbraio in Europa, dove la filiera impiega 14 milioni di persone

8,8%

Il crollo

delle immatricolazioni in Italia a febbraio. Anche gennaio aveva un saldo negativo: -5,9%

Protagonista

Paolo Scudieri è presidente di Adler-Hp Pelzer, fondata dal padre Achille nel 1956 Guida l'Associazione dei costruttori (Anfia)



© RIPRODUZIONE RISERVATA