

L'ANALISI

settore strategico, i due piani incrociati e i rischi per l'europa

Paolo Bricco

Ci sono due piani. C'è il piano delle imprese. Che, oltre a “sbranarsi” sul mercato, devono trovare nuove forme di cooperazione negli standard tecnologici e nella ricerca, nella co-industrializzazione dei processi e nel rinnovamento dei quadri intermedi e dirigenti che – nel caos innovativo e perfino geopolitico del comparto - non possono più essere solo volenterosi car-guy, ragazzi appassionati di auto. E c'è il piano delle politiche industriali – comunitarie, non nazionali - che potranno salvare l'auto puntando a un miglioramento tecnologico della manifattura nel suo insieme. La Fabbrica Europa è vecchia. Va rifondata. L'elettrico esiste. Bisogna operare nel nuovo contesto.

Per rinnovare il destino industriale europeo i due piani devono intersecarsi, sovrapporsi, fondersi. Luca De Meo, amministratore delegato di Renault e presidente dell'associazione dei costruttori europei (Acea), ha ricordato – citando i numeri dell'ultimo rapporto Draghi – che all'auto si deve «l'8% del Pil europeo, un terzo della spesa in Ricerca & Sviluppo privata e 13 milioni di posti di lavoro. Senza l'auto l'Unione europea si troverebbe con una bilancia commerciale in deficit strutturale».

Iniziamo da alcuni numeri. Secondo una elaborazione dell'ufficio studi di Radiocor, i cinque gruppi europei – Bmw, Daimler, Volkswagen, Stellantis, Renault – hanno perso dai massimi 250 miliardi di euro del loro valore in Borsa. La pressione maggiore sull'industria auto europea è iniziata tre anni fa. L'aggregato industriale del Vecchio Continente, negli ultimi mille giorni, ha bruciato 110 miliardi di euro. Ma la perdita massima di valore sancita dagli investitori, in questo lasso di tempo, è appunto di due volte e mezzo maggiore.

L'industria dell'auto europea ha nella dimensione dei mercati finanziari globali una approssimazione molto precisa della sua fisiologia tecno-industriale. L'industria dell'auto cinese, che è alla radice dello smottamento del quadro internazionale grazie al merito proprio della primazia nell'elettrico e alla scelta altrui (in Europa) dell'adozione regolatoria del paradigma green, non ha questo riflesso sui mercati finanziari perché, nel regime comunista, è condizionata da una struttura proprietaria e da strategie statalizzanti e statolatriche.

Quindi, alla ascesa del combinato disposto di imprese pubbliche cinesi-politiche industriali-linee di soft e di hard power del mandarinato comunista non corrisponde la valorizzazione “public” delle sue aziende perché Pechino non ha vere

infrastrutture finanziarie e di borsa. L'Europa, invece, è Occidente. Le ha. La caduta della capitalizzazione – oltre ai normali errori da azionisti e da manager – riflette in misura perfetta l'indebolimento strutturale, il disorientamento strategico, la crisi di finanza di impresa, lo sbalestramento rispetto alla transizione ecologica e l'effetto “macina” della regolazione comunitaria europea sullo stato patrimoniale e sul conto economico delle singole aziende: secondo l'ufficio studi di Radiocor, dai massimi Stellantis ha perso il 51,5%, Volkswagen il 69,2%, Renault il 66,7%, Bmw il 39,2% e Daimler il 40,7 per cento. Sono numeri che parlano.

L'auto europea ha più di

un problema.

Gli investitori di tutto il mondo – ancora prima degli esuberanti forzati nel sistema tedesco e ancora prima della desertificazione produttiva italiana – hanno capito che l'auto europea è rotta. Per ripararla serve una decisa mitigazione della eccitazione ambientalista che ha trasformato Strasburgo e Bruxelles in bacchanali neri della regolazione dove le imprese europee hanno trovato botte e sangue. Gli investimenti green ormai sono compiuti. Le leadership delle aziende non possono cambiare i loro piani strategici. La torsione nella finanza di impresa è già avvenuta. Occorre però che il dirigismo calato dall'alto renda più flessibile e meno violento il percorso delle case automobilistiche e della componentistica.

E, soprattutto, va modificato l'ambiente economico circostante. L'Europa è da sempre il continente delle fabbriche. L'automotive è una parte del tutto. La lettura del rapporto Draghi – in particolare sulla robotica più estrema, sulla applicazione dell'intelligenza artificiale alla manifattura e sull'economia della conoscenza tout court – mostra come l'Europa,

fino agli anni Ottanta e Novanta davanti a tutti,

sia ora indietro rispetto alla Cina e agli Stati Uniti.

Ogni fabbrica non è un'isola. Il mare che circonda l'arcipelago dell'auto va reso più florido e ricco.

Ogni tassello – l'auto, ma anche la meccanica, la robotica, la bioinformatica - va estratto dal mosaico: va disincrostatato, ripulito, lucidato.

Soltanto così il quadro industriale europeo – che è il baricentro della nostra identità continentale -

tornerà ad animarsi e a pulsare, a vivere e a “fabbricare” il futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

