

In un quarto di secolo l'industria automobilistica italiana è entrata in un vortice da cui uscirà solo con le ossa rotte. Le strategie intraprese sul finire del Novecento non si sono dimostrate azzeccate, favorendo tuttavia i principali azionisti con generosi dividendi. Eppure, le aspettative nel lontano 1999 erano tutt'altre, la speranza di vendere auto nel continente latino americano, di approfittare della guerra nei Balcani per rafforzare la presenza della Fiat in quell'area geografica, il successo della Punto e della Panda assegnavano al marchio torinese una certa autorevolezza nel segmento delle utilitarie. E diffusa, anche se infondata, era la speranza di rilanciare i marchi Alfa e Lancia per competere con i tedeschi.

La sfida è andata perduta, ultima sconfitta quella per la realizzazione dell'auto elettrica. Le fabbriche italiane della Fiat oggi appaiono desertificate, presentano poche unità ancora attive, hanno fortemente ridimensionato i centri di ricerca, la produzione (ove esiste) fortemente ridimensionata. Stesso discorso vale per il mercato delle due ruote, oggi un marchio storico come la Piaggio vivacchia tra intensi ritmi in alcuni mesi dell'anno e ammortizzatori sociali per gli altri mesi, un drastico ridimensionamento degli organici in continuo calo ormai da anni. I nuovi prodotti a due ruote sono solo interventi di ammodernamento dei modelli esistenti, al contrario moto e scooter orientali presentano una gamma di prodotti ampia e a prezzi contenuti.

Le aziende meccaniche italiane complessivamente sfornano pochi prodotti, le strategie intraprese hanno portato prima alla nascita di Fca fondendosi con la Chrysler nel 2014 e, sette anni dopo, nasce Stellantis con l'aggregazione tra Fca e la francese Psa, Stellantis che in teoria avrebbe dovuto rappresentare un colosso capace di competere a livello mondiale sfornando prodotti adatti per ogni tipologia di mercato.

Eppure i sogni di un grande marchio si sono infranti nella crisi dello stesso e l'Italia oggi può ricordare un "glorioso passato" ma non un "forte presente", infatti, quando pochissimi anni or sono presentarono la minicar Topolino, in molti pensarono al rilancio degli stabilimenti piemontesi salvo poi scoprire che la produzione sarebbe stata spostata in Marocco.

Oggi siamo davanti a un tracollo: nel 2024 le auto uscite sono state solo 283.090 ridotte, nel 2025 scendono a 213.706 unità, un livello produttivo talmente basso da indurre a riflessioni amare inclusa la fine di un'era industriale. E in questa situazione ci sono settori sindacali inclini a ritenere che, in alternativa alle auto, sia proprio la produzione di armi la soluzione salvifica per i posti di lavoro. E questo discorso vale anche per l'indotto, dalle ragioni del padrone a quelle dell'economia di guerra il passo è più breve di quanto si pensi.

Federico Giusti