

## Stellantis, le colpe di Tavares e quelle dell'azienda (e il crollo non è solo l'effetto del Green deal)

Errori strategici e mancanza di investimenti sulle nuove tecnologie hanno inferto un colpo gravissimo al gruppo. Le origini della crisi? Gli incentivi all'acquisto del primo decennio del Duemila. La nuova politica industriale (Fonte: <https://www.corriere.it/> 12 febbraio 2026)



All'indomani del crollo in Borsa di **Stellantis**, **Ferruccio de Bortoli** ha scritto, in uno dei suoi Frammenti: «La pulizia del bilancio, inevitabile, forse andrebbe accompagnata da un'operazione verità sulla responsabilità delle scelte che hanno causato il terremoto borsistico e allarmato gli investitori. Tutta colpa dell'ex amministratore delegato **Carlos Tavares** che pure lasciò il gruppo gratificato da un assegno di 35 milioni? Non è facile crederlo. Anche lo stesso **Filosa** era in una posizione manageriale di tutto riguardo. E la presidenza, ovvero **John Elkann** e i consigli di amministrazione?». E aggiungeva che anche «la tesi che la colpa sia oggi tutta dei «burocrati di Bruxelles» e che le case automobilistiche con i loro governi abbiano subito, impotenti, le decisioni della politica è poco credibile».

### Una crisi che viene da lontano

In effetti, pochi giorni prima del tonfo di Stellantis (ieri declassata anche da **Moody's**), **Francesco Zirpoli**, economista, docente alla Ca' Foscari di Venezia, dove è direttore scientifico del Center for Automotive and Mobility Innovation (ha appena pubblicato per Laterza il libro *Autodistruzione. Crisi e trasformazioni dell'industria dell'automobile*) in un intervento su *lavoce.info*, scriveva: «Così come non è stato il Green deal a determinare questa dinamica, non saranno le

**nuove regole a invertire la tendenza al declino né per l'Italia né per l'Ue.** La crisi del Vecchio Continente affonda le sue radici in oltre 15 anni di investimenti al rallentatore da parte delle principali case auto e da politiche degli Stati europei poco coordinate» (e Roberto Francesco Romano, su *Domani*, sposta le lancette ancora più indietro: «Occorre dirlo con chiarezza, anche se con amarezza: il settore automotive in Italia non esiste più da molti anni. Il declino non è iniziato oggi, né con Stellantis. **Il treno è stato perso tra il 2005 e il 2008, quando, invece di costruire una vera alleanza industriale europea, in primo luogo con la Germania, tutti i governi italiani si sono limitati a incentivare l'acquisto di automobili. Una non politica industriale travestita da sostegno alla domanda».**

### **Emissioni, riduzioni al 90%**

Le nuove regole a cui si riferisce Zirpoli sono le modifiche proposte dall'Ue, su pressione dei produttori di auto europei, ma anche di molti governi, alle misure per l'elettrificazione del settore trasporti. Secondo la prima formulazione, dal primo gennaio 2036 sarebbe stato possibile vendere solo auto a zero emissioni, fine del motore a combustione interna, ossia il cosiddetto phase-out. **Con le nuove regole, le case automobilistiche dovranno rispettare un obiettivo di riduzione delle emissioni dallo scarico del 90 per cento rispetto al 2021, non più del 100 per cento.** Quanti veicoli con motore a scoppio potranno essere venduti dalle singole case auto dipende dalle loro emissioni: più alte sono (ad esempio auto a benzina di lusso di fascia alta), minore sarà il numero di unità vendibili per riuscire a rimanere nella media complessiva, più basse le emissioni (ad esempio i veicoli con range extender), maggiore sarà il numero di unità che potrà rientrare nel limite. In ogni caso, per raggiungere il target medio sarà necessario che sia predominante la quota di auto a emissioni zero, ossia auto a batteria (Bev). Qualcuno la calcola intorno al 75 per cento in media delle vendite (il 2025 si è chiuso con una quota europea del 19%).

### **Le nuove regole**

Zirpoli non fa mistero del fatto che le nuove misure non gli piacciono: «Se la nuova proposta diventerà legge, aumenteranno le emissioni climalteranti e anche quelle dannose alla salute. Questi dati sono frutto di una stima della Commissione, che include anche una valutazione dell'impatto economico. Ad essere penalizzati saranno gli attori dell'industria che hanno investito nella filiera dell'elettrico (dai produttori auto che hanno puntato sui Bev, alla filiera della produzione di batterie alle infrastrutture di ricarica) e i fornitori che hanno scommesso sulla nuova tecnologia sviluppando componentistica per le nuove motorizzazioni pulite. **A beneficiarne saranno soprattutto le imprese del comparto oil & gas, dato che chiarisce la direzione e la lobby che ha maggiormente ispirato il provvedimento».**

A preoccuparlo è il fatto che frenare, invece di accelerare, rischia di far perdere altro terreno prezioso: «In un dibattito pubblico sempre più acceso e polarizzato, si è persa di vista la velocità con la quale la tecnologia evolve. **Le auto elettriche, finora associate al segmento premium del**

mercato, saranno presto accessibili a condizioni paritarie, se non addirittura più vantaggiose, rispetto alle alternative a combustione interna su tutti i segmenti di mercato. Il risultato sarà reso possibile dalla rapida riduzione dei costi delle batterie, dal loro progressivo aumento di durata e di autonomia, nonché dallo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, sempre più diffuse ed efficienti. I tempi di ricarica si riducono drasticamente e l'autonomia in elettrico aumenta, eliminando la comprensibile "ansia da ricarica" che oggi frena molti acquirenti. L'obiettivo di riduzione delle emissioni, quindi, non penalizzerà i consumatori: al contrario, li avvantaggerà, in termini di salute e qualità ambientale.

### **La sfida del prezzo**

La revisione delle regole concede più tempo ai ritardatari, ma rischia paradossalmente di indebolire gli attori dell'industria che hanno investito in innovazione, anche in Italia, producendo l'effetto collaterale di rallentare, invece che accelerare, nella corsa a colmare il divario con i competitor asiatici».

Di recente, Jean-Marc Jancovici e Laurent Perron, di Shift Project, hanno espresso una posizione molto simile, guardando al mercato francese, in un intervento su *Le Monde*: **«Ritardare l'elettrificazione non farebbe che aumentare i rischi sociali e industriali, nonostante il settore abbia già investito ingenti somme di denaro e le aziende produttrici di sistemi di ricarica e batterie siano pronte per il 2035. Contribuirebbe anche a far aumentare i rischi climatici. La vera sfida ora è il prezzo: i veicoli elettrici devono essere resi ancora più accessibili producendo in Francia, con un elevato contenuto locale, un'auto elettrica per meno di 15.000 euro al netto dei sussidi, in grado di sostituire i veicoli a combustione interna di uso quotidiano».**

### **Scelte sbagliate**

Antonio Filosa, amministratore delegato di Stellantis, pur senza nominare espressamente il suo predecessore Tavares, ha spiegato che, dei 22 miliardi di euro di costi straordinari registrati dal gruppo nel 2025, «il 75% dei costi è legato a ipotesi strategiche che si sono rivelate errate, basate su un ottimismo eccessivo riguardo all'adozione dell'elettrico in Europa e soprattutto negli Stati Uniti. L'altro 25% è dovuto a decisioni che hanno minato la nostra capacità di esecuzione industriale abbiamo deciso di tagliare nel passato costi in maniera probabilmente eccessiva, al punto che abbiamo deciso di licenziare migliaia di ingegneri».

Zirpoli concorda sul fatto che Stellantis si sia mossa peggio di altri. Intervistato da Carlo Di Foggia, del *Fatto Quotidiano*, dice: «Dal 2019 le vendite nel mercato Ue sono calate di 2,5 milioni di unità, 1,6 sono di Stellantis (-44%). Oggi vende meno di quanto vendeva la sola Psa (Peugeot-Citroen), che si è fusa con Fiat Chrysler per creare il gruppo, e in un contesto in cui Toyota, non proprio un'azienda che ha puntato sull'elettrico, è salita del 16%. Il calo degli investimenti ha portato Stellantis dov'è e il segnale è che non si cambia. Il ritardo (negli investimenti, ndr) riguarda tutti i produttori Ue, ma Stellantis fa peggio, in un mix di errori. Il taglio delle piattaforme di puro

elettrico avviene senza un investimento tempestivo sull'ibrido, in ritardo rispetto, per esempio, a Toyota. Altro passo falso è su software e batterie. La divisione SoftWare X non ha mantenuto le promesse così come la joint venture ACC: miliardi bruciati ma gli investimenti in questi due campi sono indispensabili per competere».

## **Pragmatismo**

Guardando al quadro generale, «gli europei non sono affatto **indietro sui brevetti nell'elettrico, specie i tedeschi, ma sugli investimenti**. E lì non c'è intervento normativo che possa far guadagnare tempo, non c'è altra soluzione che tornare a investire. (...) Si recupera il tempo perso con gli investimenti non cambiando le regole, non sono la causa della crisi». Invece, il segnale arrivato da Filosa è che il segnale è che «non ci saranno aumenti di capitale e Stellantis sarà gravata da oneri finanziari pesanti. Gli azionisti continueranno a non investire, nonostante sia il grande malato dell'Ue».

Anche se ammette che il ritorno di Donald Trump alla Casa Bianca e il cambio delle abitudini di trasporto nei grandi centri urbani europei, che ospitano il 75% della popolazione, non hanno aiutato, Zirpoli si augura che sia finito il tempo degli alibi: «Finora le regole europee sono state utilizzate in Italia come capro espiatorio della crisi e **per far accettare all'opinione pubblica le scelte di Stellantis, che hanno penalizzato il nostro Paese a vantaggio di altri (Spagna, Francia, Polonia, Nord Africa, Turchia)**. Il governo Meloni, sostenuto da Confindustria, piuttosto che individuare soluzioni per affrontare i reali nodi che frenano la ripartenza dell'industria italiana dell'auto e in particolare della filiera, ha preferito assecondare la narrazione che vede nelle regole europee la causa del declino. Questa strategia comunicativa fa breccia tra chi teme in modo irrazionale il cambiamento e produce buoni risultati nei sondaggi di voto, ma purtroppo non risolverà i problemi dell'industria e dei lavoratori italiani. La speranza è che, venuto meno l'alibi della rigidità delle regole europee, si inizi davvero a lavorare per il rilancio dell'industria della mobilità del Paese. Il tempo perduto negli ultimi tre anni a rincorrere promesse di investimento da parte di Stellantis e a picconare il Green Deal rischia di essere un fardello pesante in uno scenario competitivo sempre più dinamico e complesso. Si potrebbe cominciare con il ripristinare il Fondo per la transizione verde nell'automotive voluto dal governo Draghi nel 2022, che prevedeva di spendere entro il 2030 ben 8,7 miliardi di euro, ma fortemente ridimensionato dal governo Meloni, e accelerare sulla transizione. Quest'ultima resta guidata dagli investimenti in digitalizzazione, automazione ed elettrificazione, già molto avanzati soprattutto in Asia e sui quali l'Italia è indietro, anche rispetto a nazioni europee con meno tradizione nell'auto, come la Spagna. **Il vero atto di pragmatismo sarebbe prenderne atto e indirizzare la politica industriale a sostegno dell'innovazione nella filiera italiana dell'auto. Ciò in un quadro di ritrovata coesione tra gli Stati europei troppo piccoli per competere da soli e nella consapevolezza che il Green Deal non è solo un piano di decarbonizzazione, ma anche un eccezionale volano di sviluppo industriale**».

## Salvare l'ecosistema dell'automotive

La conclusione di Romano, su Domani, è ancora più drastica: «Stellantis ha perso la sfida della concorrenza e quella dell'innovazione. Da qui in avanti si apre una fase di medio-lungo periodo di dismissione. Non avverrà in un giorno, ma avverrà. La speranza è che, nel frattempo, l'Ue adotti finalmente una politica industriale degna di questo nome, accompagnata da alleanze strategiche, anche con la Cina e con i concorrenti di quell'area. In caso contrario, non morirà solo Stellantis: morirà l'intero ecosistema industriale legato all'automotive europeo».

## L'analisi

[Stellantis ha perso oltre 60 miliardi in Borsa in due anni. Gli errori di Tavares e i piani di rilancio di Filosa](#)

[Filosa e le critiche a Tavares: il 75% delle perdite è colpa di errori del passato. Ma Stellantis è solida e tornerà a crescere](#)