

Stellantis: Melfi riparte con cinque modelli green

Nello stabilimento in Basilicata si punta a 260mila vetture a regime

IL CONFRONTO

ROMA Tante risposte ancora mancano, ma una è arrivata e non è di poco conto: a Melfi verranno prodotti cinque nuovi modelli, per una produzione complessiva, a regime, di 260.000 vetture l'anno. Si era già detto, è vero. Ma ultimamente erano circolate indiscrezioni su un modello in meno. La conferma che restano cinque è arrivata ieri durante il primo dei tavoli Stellantis al Mimit che ha dato il via alla seconda fase della ricognizione sul futuro nel gruppo nel nostro Paese, quella che analizza stabilimento per stabilimento.

La riunione di ieri, presieduta dal ministro Adolfo Urso con la partecipazione dei vari soggetti coinvolti (azienda, sindacati, presidente della Regione Basilicata, Anfia in rappresentanza dell'indotto), riguardava il sito di Melfi. Oggi ci sarà il tavolo su Mirafiori, domani quello su Atessa dove si producono veicoli commerciali. Nelle prossime settimane dovrebbero seguire gli altri, compreso Pomigliano. Un percorso da completare in questo mese per poi arrivare ad un accordo complessivo condiviso, «un documento conclusivo vincolante» precisa il ministro, con l'obiettivo di confermare gli impegni già presi da Stellantis con il governo di un milione di vetture prodotte in Italia.

Difficile allo stato capire se è un target davvero raggiungibile. Il mercato sta cambiando, la transizione verso l'elettrico non è indolore, e gli esuberanti (per ora complessivamente circa 3.500 e tutti da gestire con esodi incentivati) già annunciati dall'azienda danno il segno di un futuro ancora incerto. Nel frattempo le vendite languono, anche un po' per colpa dei nuovi incentivi ancora al palo: a marzo in Italia le immatricolazioni sono calate del 3,7%, alle vetture del gruppo Stellantis è andata anche peggio, il calo è stato dell'11,9%. Insomma lo scenario resta preoccupante. E da quando la Fiat si è "dissolta" e trasformata in un gruppo internazionale, l'Italia ha perso la sua centralità. Carlos Tavares fa il suo mestiere, si guarda attorno e sceglie tra le migliori opportunità. Come quelle che gli offre la Serbia, ad esempio.

IL BRACCIO DI FERRO

«Capisco che Tavares tuteli gli interessi degli azionisti, ma il governo tutela gli interessi degli italiani» ha sottolineato ieri il ministro Urso. Avvertendo: «Il governo ha già dato. Ora tocca all'azienda adattare il suo piano industriale e finanziario rispetto a quello che il sistema Italia si aspetta». Tavares per il momento non replica. Ieri (e sarà così anche nei prossimi giorni) a rappresentare l'azienda c'era Davide Mele, responsabile Corporate Affairs di Stellantis Italia. Un'assenza, quella dell'amministratore delegato prevista, ma non apprezzata.

«Senza l'ad questa discussione non va da nessuna parte. L'ad deve venire in Italia per rispetto di questo Paese» tuona il segretario della Fiom, Michele De Palma.

La Fim, guidata da Ferdinando Uliano, considera un passo avanti la conferma dei cinque modelli a Melfi. «Resta il nodo dell'indotto, sul quale non abbiamo dall'azienda ancora nessuna rassicurazione» dice preoccupato Uliano. A Melfi ci sono quasi quattromila persone che lavorano nell'indotto Stellantis.

La Uilm ha dei dubbi sul fatto che il mercato italiano nei prossimi anni assorba così tante auto elettriche e chiede all'azienda di lasciare qualche modello ibrido a Melfi. Per Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore auto, quella di ieri comunque è stata «una cattiva giornata». E spiega: «Si fatica ad entrare nel merito. Si stenta ad arrivare a soluzioni condivise. Il timore è che lo scontro tra governo e multinazionale alla fine penalizzi l'Italia. Sarebbe una sciagura. Spero che nei prossimi incontri vada diversamente. Abbiamo bisogno di un accordo».

Urso ieri ha riferito che i contatti con altri produttori di auto interessati a produrre nel nostro Paese vanno avanti: «Il numero di case automobilistiche che si sono affacciate a questo ministero è ormai di sei, sette, otto case automobilistiche». Ben vengano altri produttori, osservano i sindacati. Ma si tratta comunque di progetti a medio/lungo termine. Nel frattempo è bene evitare che Stellantis vada via.

Giusy Franzese