

Stellantis porta le auto cinesi di Leapmotor in Europa

La svolta. Vendita a partire da settembre con il suv C10 e la compatta T03. Cavallo di Troia? Il ceo Tavares: «Arriverebbero lo stesso. Con la joint venture possiamo trarre vantaggio dalla situazione»

Alberto Annicchiarico Mario Cianflone



Adesso è proprio vero, Stellantis porterà e venderà auto cinesi in Europa e non solo. «Ad appena 7 mesi di distanza abbiamo il closing dell'accordo vincolante fra Stellantis e Leapmotor, firmato a ottobre. Ma la pianificazione è solo il 10%, il 90% è rappresentato dall'esecuzione. Ora entriamo nella fase operativa» della partnership. Parola di Carlos Tavares, amministratore delegato del supergruppo nato da Psa e Fca a inizio 2021. L'annuncio è arrivato ieri, durante la conferenza stampa congiunta con Zhu Jiangming, fondatore e ceo del produttore cinese specializzato in modelli elettrici ma soprattutto produttore di piattaforme modulari e di architetture tecnologiche. A ottobre 2023 Stellantis è diventata azionista strategico di Leapmotor con un investimento da 1,5 miliardi di euro, acquisendo una partecipazione di circa il 20%. L'accordo prevedeva anche la costituzione di Leapmotor International, joint venture 51-49 guidata da Stellantis, con diritti esclusivi per l'esportazione, la vendita e la fabbricazione dei prodotti Leapmotor al di fuori della Cina.

Da settembre (è in corso la fase di omologazione) i veicoli del gruppo di Hangzhou cominceranno a essere distribuiti e venduti in Europa. «Inizieremo portando i veicoli

Leapmotor in nove Paesi, compresi Italia, Francia, Belgio, Spagna e Portogallo. Il piano sarà supportato da almeno 200 punti vendita, le concessionarie Stellantis & You saranno parte integrante di questa distribuzione», ha spiegato Tavares, durante la conferenza stampa. «Dal quarto trimestre entreremo anche in altre regioni importanti, ovvero Sud America, regione cruciale per Stellantis, poi procederemo con Medio Oriente e Africa, quindi con India e Asia Pacifico». Inizialmente saranno importati due modelli, il SUV C10, elettrico e ibrido plug-in, e la compatta full electric T03. Il C10 secondo Zhu dovrebbe fare concorrenza a Tesla. In un primo tempo si era ventilato che la T03 potesse essere prodotta nello stabilimento Stellantis di Tichy, in Polonia, o (con minore probabilità, per i costi) a Mirafiori. Ma il ceo del gruppo dei 14 marchi non ha voluto precisare se e dove la piccola di Leapmotor sarà costruita. Dipenderà soprattutto da che impatto avrà sul mercato europeo.

Per adesso non si parla di produzione, che comunque a tendere rientra nei piani, ma soltanto di importazione e distribuzione, oltre all'assistenza post-vendita. Molti analisti si aspettavano, inoltre, che l'accordo potesse evolvere in uno scambio di tecnologia. Magari con la piattaforma della T03, utilizzata per le nuove piccole, come l'eventuale futura 500 Elettrica. Ipotesi che per ora non sono sulla carta. «Al momento - ha chiarito Tavares - l'accordo non prevede condivisioni di tecnologia, ma la vendita di modelli Leapmotor fuori dalla Cina. Valuteremo caso per caso se usare gli stabilimenti produttivi di Stellantis nelle varie regioni». In pratica Stellantis, agisce come mero distributore e quello che di fatto Tavares ha "venduto" ai cinesi è la gigantesca rete europea di distributori locali, concessionari e partner della logistica dei pezzi di ricambio. Un'ampia area di business nella quale i brand cinesi rischiano di trovarsi in affanno. Così, di fatto, Stellantis apre le porte a un'invasione dal Regno di Mezzo.

Eppure il super manager portoghese ha sempre parlato in termini allarmistici dell'arrivo della concorrenza cinese in Europa, sottolineandone la pericolosità sulla base di una competitività di prezzo inarrivabile. «Quest'anno - ha spiegato - le case cinesi conquisteranno almeno il 10% del mercato europeo. È un processo ormai avviato, non possiamo fermarlo. Possiamo solo inserirci in questa dinamica in corso e lo facciamo grazie a Leapmotor». Certo, questa partnership potrebbe apparire un cavallo di Troia per le auto elettriche del Dragone: le case cinesi vedono nell'export una risposta cruciale alla frenata del mercato interno. Secondo Tavares «i cinesi arriverebbero lo stesso». Mentre «con la joint venture possiamo sfruttare la situazione a nostro vantaggio». Leapmotor nel 2023 ha prodotto 144mila vetture, ma può salire fino a 800mila.

A domanda diretta del Sole 24 Ore, infine, è stata esclusa per ora un'operazione di badge engineering, cioè ri-marchiare auto Leapmotor con brand, ad esempio, Opel, Fiat o Citroën. Introdurre in Europa un brand sconosciuto come Leapmotor avrà inevitabili costi di marketing, ma sono attesi «grandi vantaggi» sul lato delle economie di scala nella distribuzione.

Non sono mancate le reazioni. «Le affermazioni di Tavares - ha commentato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - confermano le nostre analisi. È

necessario che in Italia ci sia almeno un secondo produttore automobilistico. In Italia ce n'è solo uno che tra l'altro intende importare e vendere nella propria rete auto cinesi». Mentre Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil, ha chiesto che «la produzione e l'assemblaggio dei modelli Leapmotor siano realizzati negli stabilimenti Stellantis in Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA