

Tavares: «Più vetture ibride, nuova 500 a Mirafiori nel 2025»

I punti chiave. Il manager alla guida di Stellantis: «Nessun disimpegno, un piano industriale con missioni produttive per ogni stabilimento da qui al 2030 e no alla vendita di Maserati»

Filomena Greco



TORINO

È la tecnologia ibrida la carta che Carlos Tavares intende giocare in una fase, industriale e di mercato, in stallo, con la transizione verso l'elettrico di fatto innescata dal Regolamento europeo Fitfor55 e un mercato che invece fa passi indietro sul fronte delle immatricolazioni di modelli full electric (bev), soprattutto in Italia e Spagna, mercati inchiodati ad un market share sotto il 5%. Il ceo di Stellantis ha chiarito alcuni punti della strategia del Gruppo, durante l'incontro con una parte dei sindacati – Fimic e Ugl, accanto all'Associazione Quadri - in mattinata e poi, durante l'audizione alla Camera. Di fronte alle critiche pesanti mosse da maggioranza e opposizione (*si veda l'articolo sotto, ndr*) Tavares ha ribadito tre principi: Nessun disimpegno in Italia - «abbiamo un piano industriale che abbiamo condiviso con i sindacati con missioni produttive per ogni stabilimento da qui al 2030» ha ripetuto Tavares -, attenzione sul fronte delle attività di ricerca e sviluppo degli ingegneri italiani e nessun piano per cedere il marchio Maserati. Tra gli impegni presi c'è quello di anticipare, dal 2026 al 2025, la produzione della versione ibrida della Fiat 500 a Mirafiori e di garantire, per l'intera gamma di modelli, una versione Mild hybrid.

La cornice delineata da Tavares è quella di un contesto industriale e di mercato difficile, caratterizzato da una transizione impegnativa, e di una pressione pesante sull'intera filiera, dai componentisti ai dealer, per una tecnologia, il powertrain elettrico, che costa ai produttori europei il 40% in più. Il tutto aggravato, ribadisce

Tavares, dalla variabile rappresentata dal costo dell'energia, più alto in Italia rispetto agli altri paesi europei e in grado di gravare sulla competitività delle fabbriche, anche al netto dei costi legati a lavoro e manodopera. Dall'altro lato ci sono i numeri di un paese che vedrà quest'anno volumi produttivi ai minimi storici - sotto la soglia del mezzo milione di veicoli - con pesanti ricadute sull'intera filiera.

La carta dell'ibrido

Al centro della strategia ci sono le motorizzazioni ibride che Stellantis svilupperà per tutti i modelli della gamma, con la volontà, ribadita da Tavares, di anticipare al 2025 la produzione della Fiat 500 ibrida a Mirafiori, di anticipare anche a Melfi l'avvio dei nuovi modelli con una versione ibrida, accanto ad una espansione della Panda. Anche la costruzione della Gigafactory è stata confermata dal numero uno di Stellantis, con una rivisitazione dei tempi però, per garantire che le tecnologie adottate siano all'avanguardia. L'azienda, hanno riferito Fismic, Ugl e Quadri «ha confermato che anche la produzione di motori endotermici garantirà l'occupazione durante la transizione all'elettrico». Infine, è stata confermata una maggiore autonomia per Maserati all'interno del gruppo Stellantis, pur mantenendo una forte integrazione con il resto dell'azienda, per garantire sinergie e continuità nella crescita del brand.

Per Fim, Fiom e Uilm, che hanno indetto lo sciopero del settore il 18 ottobre e stanno organizzando la manifestazione a Roma, «i motivi della mobilitazione restano in piedi». Nei giorni scorsi hanno chiesto a Tavares di spostare a dopo la manifestazione l'incontro sindacale al quale hanno deciso di non partecipare. L'azienda dal canto suo ha ribadito la sua ambizione di raddoppiare la produzione di veicoli elettrici entro il 2025-2026, evidenziano i sindacati, sebbene il ceo abbia riconosciuto che la domanda in Europa resti limitata. «Il mercato dell'elettrico si blocca quando gli incentivi finiscono - ha sottolineato Tavares in Parlamento - perché il consumatore è disposto a comprare un modello bev se costa quanto un'auto con motore tradizionale».

Scadenze Ue e variante Cina

Sul fronte della Regolamentazione europea Tavares tira dritto, evidenziando una sorta di corto circuito rispetto all'azione di Governo, che sta portando avanti in Europa una battaglia per rimandare gli obblighi di taglio alle emissioni di CO2 in vigore dal 2025 e per anticipare la revisione del Regolamento che fissa lo stop ai motori endotermici dal 2035. «Noi siamo pronti- insiste Tavares - mentre alcuni concorrenti non lo sono». Una voce fuori campo rispetto agli altri produttori europei, riuniti nell'Acea, e rispetto alla rete dei distributori, che ha lanciato un allarme pochi giorni fa.

L'operazione Leapmotor poi, criticata da numerosi parlamentari, rappresenta per il numero uno di Stellantis una «mossa intelligente, perché se vogliamo essere competitivi e concorrenziali con i cinesi, bisogna imparare a conoscerli bene». La joint venture con Leapmotor, ribadisce Tavares, «ci permetterà di essere l'unica azienda in grado di trarre vantaggio da una situazione complessa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA