

Stellantis, cinque contratti di sviluppo congelati dal ministero delle Imprese

Poco più di 81 milioni per le auto nella fascia di emissione 21-60 grammi di CO₂ per km. Questo è tutto ciò che resta della campagna di incentivi alle auto dopo che nei giorni scorsi sono finiti i fondi per la categoria 61-135, che include anche modelli diesel e benzina, mentre già a giugno la dote per l'elettrico si era volatilizzata in poche ore. Esaurite anche queste risorse, ha fatto capire il ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit), l'eco-bonus non sarà rinnovato. È l'effetto del macroscopico taglio al Fondo automotive – 4,55 miliardi – entrato nella tabella dei definanziamenti della legge di bilancio. Ma non è tutto, perché la partita in corso è molto più complessa di quanto appare.

Sono congelati, da diversi mesi ormai, cinque contratti di sviluppo per progetti presentati da Stellantis. Un pacchetto che in tutto dovrebbe valere oltre 100 milioni di agevolazioni. Il Mimit ha di fatto sospeso l'iter autorizzativo in attesa di ottenere un impegno del gruppo a portare i livelli produttivi italiani a 1 milione tra auto e veicoli commerciali entro il 2028 o al più tardi entro il 2030. Nel 2021-2023 le agevolazioni pubbliche, calcola Stellantis, hanno pesato mediamente per una quota limitata all'1% degli investimenti annui in Italia. Ma i contratti di sviluppo ora in discussione hanno un certo peso. Questo tipo di agevolazioni, come gli incentivi all'acquisto di auto, è finanziato con il Fondo automotive e il destino di quelli in ballo tra Mimit e Stellantis è sempre più in bilico. A maggior ragione – secondo quanto riportato da fonti istituzionali – perché il ministero riterrebbe complicato e poco opportuno utilizzare gli incentivi del contratto di sviluppo a fronte di prospettive di riduzione del perimetro occupazionale che potrebbero toccare fino a 5mila unità. Un numero, quest'ultimo, che sarebbe frutto di proiezioni sull'evoluzione della capacità produttiva collegata alla transizione verso l'elettrico. Non si tratterebbe, tengono a precisare invece fonti di Stellantis, di esuberi o di chiusure di stabilimenti che allo stato attuale non sono in vista. Il ridimensionamento del perimetro a fronte del minore fabbisogno di manodopera connesso alla transizione – secondo le stessi fonti – seguirebbe invece strumenti volontari di incentivazione all'uscita già utilizzati, come il contratto di espansione, accompagnati da percorsi di *reskilling*.

È certo comunque che il tema abbia irrigidito le posizioni ministeriali. Eppure il taglio del Fondo automotive contenuto nelle tabelle confezionate al Mef – una sforbiciata dell'80% che lascia in essere solo 1,2 miliardi (200 milioni annui dal 2025 a 2027 e 600 milioni dal 2026 al 2030) – sembra aver spiazzato lo stesso ministero delle Imprese che avrebbe in qualche modo preferito gestire una dote più

cospicua utile sia per negoziare con Stellantis sia per tranquillizzare le società della filiera, che parlano di aspettative tradite dopo i vari tavoli di settore.

È molto difficile arrivati a questo punto immaginare una rimodulazione dei fondi durante l'iter di conversione in Parlamento. Molto dipenderà anche da una difficile intesa entro l'anno con Stellantis, che passi da un incontro a Palazzo Chigi per il quale - ha riferito il presidente del gruppo, John Elkann, nella lettera inviata alla commissione Attività produttive della Camera per preannunciare che non andrà in Parlamento - si attende la convocazione. Se invece il taglio resterà immutato, rimarranno a disposizione 1,2 miliardi rispetto al plafond originario di 8,7 miliardi. Finora sono stati impegnati poco meno di 3 miliardi, di cui solo 750 milioni destinati alla filiera sotto forma di contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione. Il resto ha finanziato gli incentivi all'acquisto. L'orientamento del ministero, incassato il definanziamento, è invertire i pesi sulla bilancia e dirottare ciò che resta interamente a favore della componentistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Carminé Fotina