

## LA CRISI DELL'INDUSTRIA

Il piano del gruppo per l'Italia: nel 2025 due miliardi di euro di investimenti nelle fabbriche, modelli ibridi ed elettrici

# A Pomigliano le nuove city car Mirafiori sarà la casa della 500

## LE STRATEGIE

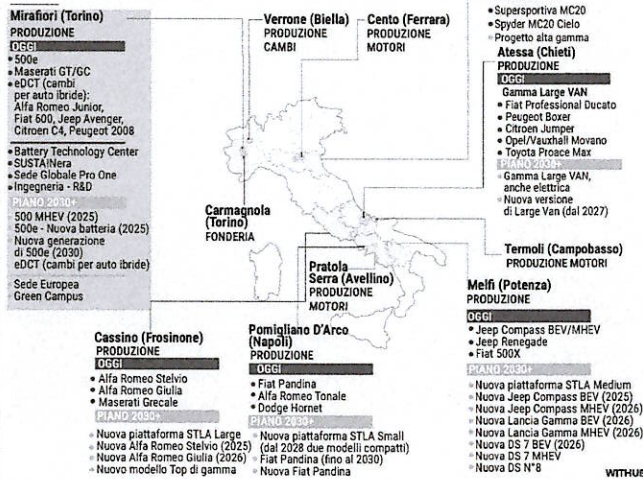
CLAUDIA LUISE

Il piano di Stellantis per «ogni stabilimento» italiano parte dalla base di «due miliardi di investimenti nel 2025 e 6 miliardi di acquisizioni dai fornitori locali». Una solidità che Jean Philippe Imparato, responsabile europeo del gruppo automobilistico, racconta scendendo nel dettaglio delle scelte fatte per dare un futuro sia a tutti gli impianti produttivi del gruppo sia, nel complesso, al settore automotive del nostro Paese. Tra le novità la nuova 500, la nuova Pandina, nuovi modelli ibridi ed elettrici. E a Pomigliano nel 2028 arriverà la Stella Small, la piattaforma per veicoli compatti. «È un piano solido, ora dobbiamo realizzarlo» dice il top manager francese innamorato dell'Italia e abituato a rispondere con un temperamento più sanguigno e diretto rispetto all'ex amministratore delegato, Carlos Tavares: «Odio le promesse non mantenute e non voglio essere smentito dai fatti. Quindi ci metto la faccia» assicura. Poi guarda al percorso fatto. «Strutturalmente il piano c'era, dovevamo dare una dinamica un po' diversa». Ora «ogni stabilimento ha un piano di produzione di modelli che coprono i prossimi anni e arrivano al 2032». Un progetto che «non prevede aiuti pubblici: tutti gli investimenti sono finanziati con risorse proprie» anche perché, come tiene a far notare Imparato, «Stellantis è il gruppo industriale che ha investito di più in Italia: 10 miliardi nel 2021-2025, che salgono a 40 miliardi considerati anche gli acquisti da fornitori operanti nel Paese».

Nel dettaglio, a Pomigliano dal 2028 sarà installata la nuova piattaforma (Stella-Small), sulla quale è prevista la produzione di due nuovi modelli compatti. Verrà rafforzato il presidio per la produzione delle vetture mass market con l'estensione della produzione della Panda (detta Pandina) fino al 2030, seguita dall'introduzione della nuova generazione dello stesso modello. A Mirafiori sarà basata la produzione della 500 ibrida e della nuova generazione della 500 Bev elettrica, in aggiunta alla prosecuzione dell'attività dei cambi eDCT. Torino sarà, dal primo gennaio 2025, la sede della Regione Europa di Stellantis e il quartier generale della divisione Veicoli Commerciali del gruppo. Sarà inoltre la sede di SUSTAINera, centro di sperimentazione e di ciclo del gruppo e consoliderà il Battery Technology Center, attuale sede dell'unico centro al mondo del gruppo per i test e lo sviluppo delle batterie.

A Cassino verrà introdotta la piattaforma Sda-Large (oltre allo sviluppo in anteprima mon-

## GLI STABILIMENTI



diale delle architetture elettroniche Sda-Brain e Sda-Smart Cockpit), su cui saranno prodotti tre nuovi modelli. Dal 2025, infatti, sarà prodotta la nuova Alfa Romeo Stelvio, dal 2026 la nuova Alfa Romeo Giulia, e - a seguire - una nuova vettura top di gamma. Sempre nel Lazio è in valutazione la produzione di Alfa Romeo Stelvio e Giulia nelle versioni ibride, oltre che elet-

triche. Melfi beneficerà del lancio di 7 nuovi modelli: dal 2025 sarà prodotta la nuova Ds n. 8, la nuova Jeep Compass, la nuova Lancia Gamma e la nuova Ds7, tutte elettriche. Di questi, tre modelli - Jeep, Gamma e Ds7 - saranno anche ibridi, il che triplica la previsione dei volumi prodotti. Questi modelli saranno realizzati sulla piattaforma Sda-Medium. Ad Atessa

oltre all'introduzione di Stellantis CustomFit, il programma di conversione e personalizzazione e, da fine 2024, della produzione di veicoli elettrici, dal 2027 sarà avviata la produzione di una nuova versione di Large Van. Modena diverrà il polo dell'alta gamma, coinvolgendo in tale missione l'ecosistema produttivo della Motor Valley. A Termoli, infine, Stellantis ha

ribadito il suo impegno nel sostegno finanziario della joint venture Acc e che comunicherà il suo piano nel 2025 e che resta aperta a studiare la realizzazione della gigafactory. Il «cambio di passo» come hanno commentato anche i sindacati, passa pure da un rapporto più stretto con i fornitori: il gruppo ha identificato una figura «altamente qualificata» che sarà dedicata specificamente alla relazione coi componentisti italiani.

Un progetto ambizioso che però dovrà attraversare altri momenti complessi. La produzione «nel 2025 sarà più o meno come nel 2024, quindi sofferenza, nel 2026 vedo un aumento del 50%» afferma Imparato. A chi gli chiede se l'obiettivo resta sempre la produzione di un milione di veicoli, il manager replica: «ci vogliono tre condizioni: prodotto, motori, mercati. Oggi ho la risposta sul prodotto e motori. Abbiamo pianificato una copertura del mercato europeo dell'80%, devo sviluppare il piano e poi vedere il riscontro del mercato». Un'ultima risposta arriva a smentire le voci di una fusione di Stellantis con Renault. «Non succederà».

## LA MOBILITAZIONE DI TUTTE LE SIGLE È PREVISTA PER IL 5 FEBBRAIO

## I sindacati protestano uniti a Bruxelles “Ora la Commissione ci deve ascoltare”

ROMA

Il 5 febbraio il sindacato europeo che aderiscono ad IndustriAll Europa manifatturieri a Bruxelles per sollecitare l'Unione europea a mettere in campo un fondo europeo a sostegno del settore auto colpito da una crisi senza precedenti. In ballo, a causa della transizione all'elettrico e della caduta verticale delle vendite, ci sono infatti centinaia di migliaia di posti di lavoro, in un settore che rappresenta la spina dorsale della nostra manifattura.

L'annuncio è stato dato ieri dal segretario della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, che si è detto d'accordo «con il governo rispetto alla battaglia sulle multe Ue sulla Co2 e che se non si interverrà per fine mese si rischia il collasso dell'intero settore a livello europeo». Per il segretario della Fiom Michele De Palma «l'Unione europea dovrà intervenire per far uscire il comparto auto dalla crisi prevedendo un pacchetto straordinario di risorse per garanti-



Lo sciopero in Germania

re i livelli occupazionali, la produzione e la rigenerazione dell'occupazione».

L'iniziativa dei sindacati europei arriva dopo che il governo italiano ha fatto da rompi-giacca presentando agli altri Paesi un documento in cui chiede di sospendere le sanzioni a carico dei produttori e di anticipare al 2025 la verifica sull'attuazione del Green deal, un «non paper» che ha già raccolto l'appoggio di 15 paesi ed i cui punti essenziali sono stati poi ripresi dalle Confindustrie di Italia, Francia e Germania in un loro

documento congiunto. Da ultimo anche il Ppe, ovvero il gruppo che esprime la presidente della Commissione Ue Ursula Von der Leyen, avrebbe adottato una posizione più critica sul Green deal.

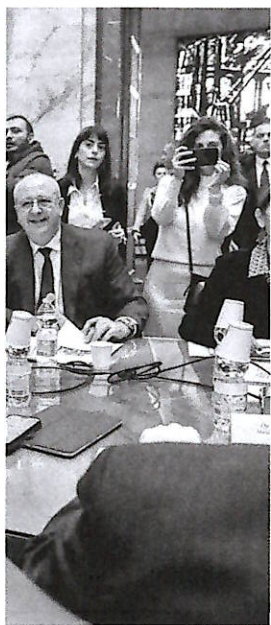
Quanto all'incontro di ieri al Mimit, Uliano ha accolto «positivamente» l'annuncio dei nuovi investimenti destinati da Stellantis agli stabilimenti italiani («finalmente un cambio»), segnalando però anche «le criticità relative alla gigafactory ed alla Maserati». La Fiom, invece, vuole vedere tradotti in pratica tutti gli impegni annunciati ieri e per questo motivo ha confermato lo stato di mobilitazione, lo stesso ha fatto il segretario generale della Uilim, Rocco Palombella, secondo cui l'arrivo dei nuovi modelli è previsto con tempi troppo lunghi. Come vogliamo gestire il prossimo anno che sarà complicato come il 2024? Con cassa integrazione e contratti di solidarietà? Noi non lo sentiremo». P.BAR.



## TRADUZIONI

Il ministro Valditara ha querelato lo scrittore Lagioia, ma ora bisogna tradurre la querela in italiano.

jena@lastampa.it



IMMAGINECONOMICA

sidenti delle Regioni interessate, presenti a loro volta al tavolo di ieri, e anche dai sindacati. La partita non è però ancora finita», lo ammette lo stesso Urso, intenzionato ora a proseguire la battaglia per cambiare «le folle regole sulla decarbonizzazione» decise dalla precedente commissione. «Vanno cambiate da subito, perché tra 15 giorni scatta la tagliatura delle multe a carico dei produttori. Per noi è la madre di tutte le battaglie e già alla prossima riunione del Consiglio europeo Giorgio Meloni sollevare la questione: l'obiettivo è cambiare con pragmatismo la politica industriale europea».

L'ESPRESSO

valuterà come intervenire». Cosa può fare l'Anfia?

«Dobbiamo assumerci le nostre responsabilità, essere competitivi per fare innovazione e rendere i modelli più desiderabili».

Intanto si fa sempre più imminente la scadenza dell'Ue per le sanzioni legate agli obiettivi non raggiunti nell'elettrico.

«La premessa è che una battaglia per l'automotive italiano si può fare se continua a esserci il comparto europeo. Dobbiamo prendere misure immediate, nei prossimi 15 giorni, per difenderlo perché dal 2025 scattano le multe e a oggi c'è una distanza notevole tra prestazioni richieste e quanto consumativo. In media siamo al 12% di vendite dell'elettrico mentre si dovrebbe arrivare al 21%. Sono molte pesanti, sarebbe folle non produrre e non vendere motori endotermici perché altrimenti si devono pagare sanzioni più alte. È una follia, un manicheismo che danneggia l'Europa. In questi giorni abbiamo notato una maggiore apertura ma non c'è ancora una volontà condivisa di cambiare la situazione».

A quanto ammontano i verbali?

«La stima fatta da Acea nel 2024 è di 13-17 miliardi di euro per tutti i costruttori europei». CLA. LUI.

L'ESPRESSO