

Gli stabilimenti Stellantis in Italia

1 VERRONE (BI)

PRODUZIONE CAMBI

2 MIRAFIORI (TORINO)

OGGI

500e

Maserati GT/GC

eDCT (cambi per auto ibride):

Alfa Romeo Junior,

Fiat 600, Jeep Avenger,

Citroen C4, Peugeot 2008

Battery Technology Center

SUSTAINera

Sede Globale Pro One

Ingegneria - R&D

PIANO 2030+

500 MHEV (2025)

500e - Nuova batteria (2025)

Nuova generazione

di 500e (2030)

eDCT (cambi per auto ibride)

Sede Europea

Green Campus

3 CARMAGNOLA (TO)

FONDERIA



4 MODENA (MO)

PRODUZIONE

Supersportiva MC20

Spyder MC20 Cielo

Progetto alta gamma

5 CENTO (FE)

PRODUZIONE MOTORI

6 CASSINO (FR)

PRODUZIONE

OGGI

Alfa Romeo Stelvio

Alfa Romeo Giulia

Maserati Grecale

PIANO 2030+

Nuova piattaforma STLA Large

Nuova Alfa Romeo Stelvio (2025)

Nuova Alfa Romeo Giulia (2026)

Nuovo modello Top di gamma

7 PRATOLA SERRA (AV)

PRODUZIONE MOTORI

8 TERMOLI (CB)

PRODUZIONE MOTORI

9 POMIGLIANO D'ARCO (NA)

PRODUZIONE

OGGI

Fiat Pandina

Alfa Romeo Tonale

Dodge Hornet

PIANO 2030+

Nuova piattaforma STLA Small

(dal 2028 due modelli compatti)

Fiat Pandina (fino al 2030)

Nuova Fiat Pandina

10 ATESSA (CH)

PRODUZIONE

OGGI

Gamma Large VAN

Fiat Professional Ducato

Peugeot Boxer

Citroen Jumper

Opel/Vauxhall Movano

Toyota Proace Max

PIANO 2030+

Gamma Large VAN, anche elettrica

Nuova versione di Large Van

(dal 2027)

11 MELFI (PZ)

PRODUZIONE

OGGI

Jeep Compass BEV/MHEV

Jeep Renegade

Fiat 500X

PIANO 2030+

Nuova piattaforma STLA Medium

Nuova Jeep Compass BEV (2025)

Nuova Jeep Compass MHEV (2026)

Nuova Lancia Gamma BEV (2026)

Nuova Lancia Gamma MHEV (2026)

Nuova DS 7 BEV (2026)

Nuova DS 7 MHEV

Nuova DS N°8

Gli investimenti

Da Mirafiori a Pomigliano le citycar e i modelli ibridi per rilanciare le fabbriche



Il tavolo
La trattativa tra i rappresentanti di Stellantis e del governo per discutere del piano automotive per il Paese

poi sono i territori ad esplodere, basta vedere cosa sta succedendo in Germania. Anche l'Europa si sta giocando il suo futuro: se non ridiscute gli obiettivi rischia di delegittimare se stessa».

Stellantis potrà pure produrre di più, ma resta il problema di base: qualcuno comprerà quelle auto?

«Di certo se ne compreranno meno, i giovani hanno un rapporto diverso con l'auto. Ma se pensiamo che un mercato ci sarà, possiamo rassegnarci al fatto che l'Europa sia solo un'area di consumo per beni prodotti altrove?».

A proposito, le case cinesi vanno tagliate fuori con i dazi o spinte a investire e produrre qui?

«Il dazio è una risposta vecchia, può proteggere per un certo periodo delle industrie nascenti, non difendere un'industria che esiste da tempo e ha perso competitività. Dialogare con i cinesi è fondamentale».

ROMA - Due pilastri: prodotti e investimenti. I nuovi modelli non mancheranno, come i due che arriveranno a Pomigliano d'Arco dal 2028 sulla nuova piattaforma Small dedicata alle citycar. Si vanno ad aggiungere alla Pandina che, quando terminerà nel 2030, avrà una sua evoluzione in una nuova versione. C'è un'Alfa in più a Cassino: si aggiunge alla nuova Stelvio, dal 2025, e alla nuova Giulia, dal 2026. Entrambe elettriche avranno, probabilmente, due gemelle ibride. La nuova generazione elettrica della 500, invece, sarà a Mirafiori, da dove a novembre inizierà ad uscire la piccola di casa Fiat ibrida. La moltiplicazione delle versioni ibride è un asse di sviluppo a partire da Melfi, dove i volumi triplicheranno. Sette i nuovi modelli: dal 2025 sarà prodotta la nuova DS8, la nuova Jeep Compass, la nuova Lancia Gamma e la nuova DS7, tutte elettriche. Jeep, Gamma e DS7 saranno anche con motore ibrido. Fondamentale anche il sito di Atezza, dove si producono i furgoni: dal 2027 sarà avviata la produzione dei *large van* con i diversi marchi del gruppo.

Poi ci sono i soldi, l'altro pilastro portante. Oltre 2 miliardi di investimenti sulle fabbriche e 6 miliardi di acquisti garantiti per la filiera italiana. Questo solo per il 2025. Fondi, senza l'aiuto pubblico, che servono a mettere in moto il piano Italia.

Il 2025 sarà ancora un anno nero per l'industria dell'automobile. Jean-Philippe Imparato, il capo Europa di Stellantis, non lo nasconde. Anzi. «Sarà duro, tosto, ma tutti gli stabilimenti rimarranno attivi», rimarca durante la riunione di ieri pomeriggio guardando il ministro Urso negli occhi e i sindacati. E la produzione rimarrà uguale a quella del 2024, intorno al mezzo milione di veicoli. Gli investimenti del 2025 serviranno a dare lo slancio. «Dal 2026

Due miliardi stanziati nel 2025 sulla produzione, senza aiuti pubblici. Garantiti 6 miliardi di forniture all'indotto italiano

si risale, vedo un 50% in più», sottolinea Imparato. La prospettiva è di arrivare a 1 milione di veicoli al 2030. Per farlo servono tre condizioni: prodotto, motori e mercato. Oggi abbiamo la risposta su prodotto e motori, vedremo se il mercato risponde». Il primo segnale? La 500 ibrida a Torino a novembre. «Saranno 100 mila vetture in più per Mirafiori», dice il capo Europa.

Si registra anche un cambiamento di clima anche nella scelta di Stellantis di aderire alla Fondazione Al 4 Industry di Torino e alla Fondazione Chips.it di Pavia. Un modo per «valorizzare l'ecosistema produttivo, i centri di eccellenza, la ricerca e l'innovazione, in particolare per quanto riguarda le tecnologie green, il digitale e l'IA». Il piano prevede anche una figura dedicata solo alle imprese della filiera auto italiana e ai fornitori.

Torino non sarà solo il polo produttivo della 500 ibrida ed elettrica fino a 2032-2033. È prevista una crescita della produzione dei cambi elettrificati, quelli montati in tutta Europa su Alfa Romeo Junior, Fiat 600, Jeep Avenger, Citroen C4, Peugeot 2008. Si arriverà a 600 mila pezzi, ma il costruttore nato nel 2021

punta al traguardo dei 900 mila. Da gennaio si trasferirà il quartier generale del mercato Europa, così come si è trasferita la sede della divisione dei veicoli commerciali. E poi Imparato ha dato i numeri dell'Hub di Economia circolare. «Sono in espansione e in aumento i ricavi da riciclo. Nel giro di un anno 10 mila motori, 10 mila cambi e 1.000 batterie rigenerate, 5.000 veicoli ricondizionati e 1,8 milioni di componenti lavorati», dice Imparato. E poi c'è il Battery Technology Center: centro che aumenta la capacità di Stellantis di progettare, sviluppare e testare pacchi batteria, moduli, celle ad alta tensione e software che andranno ad alimentare i futuri veicoli. Il centro è tra i più grandi dell'industria automobilistica europea. In via di sviluppo il progetto Green Campus, il nuovo polo direzionale. Iniziativa che punta a rafforzare le funzioni centrali di Stellantis, come progettazione e tech, attraverso piani innovativi e sostenibili. Il sito raggrupperà i dipendenti di diversi centri direzionali.

Rimangono alcune incognite. La prima riguarda il futuro della gigafactory di Termoli, che dovrebbe sostituire in futuro le Meccaniche, realizzata da Acc, la joint venture con Mercedes e Total Erg. Stellantis si impegna a sostenere la società, la scelta sull'impianto sarà presa nei primi mesi del 2025. E poi i sindacati si aspettano chiarimenti sul futuro della Maserati di Modena. «Non si entra nei dettagli», dicono le diverse sigle. L'idea è quella di creare un polo dell'altra gamma, trasformando il marchio del Tridente in uno dei perni del sistema Motor Valley. Imparato è chiaro: «Su Maserati bisogna fare un piano ad hoc, per farlo però c'è bisogno di qualche mese».

— d.lon.

© RIPRODUZIONE RISERVATA