

Vertice Stellantis-governo

“Ecco il piano per l'auto”

Imparato, responsabile Europa della società, presenta gli obiettivi strategici. Ora si apre la partita delle multe: “Bruxelles cambi passo sui target delle emissioni”. Landini: “Qualche novità ma per l'anno prossimo la certezza è la cassa integrazione”

di Diego Longhin

ROMA – Il percorso non è stato facile. Due anni di confronto, con diversi momenti di scontro, ma alla fine, dopo l'uscita di scena dell'ex ad Carlos Tavares, governo e Stellantis riescono a stringere un patto sul futuro dell'auto in Italia. La svolta è il piano che Jean-Philippe Imparato, capo Europa di Stellantis, porta al tavolo del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Un piano che Urso, mai tenero con Stellantis, definisce «promettente, con impegni che non si erano visti». Anche perché il costruttore italo-francese, oltre a dare rassicurazioni, permette al governo Meloni, nel pieno di una crisi difficile del settore, definita dagli esperti come una “tempesta perfetta”, di limitare i problemi industriali e sociali. Il ministro Urso lo dice in modo chiaro: «Mentre in tutta Europa si verificano chiusure e licenziamenti di operai, dopo due anni siamo riusciti, mettendo insieme tutto il sistema Italia, a ingaggiare Stellantis in squadra per rilanciare l'auto con un piano di sviluppo». Anche Imparato, incaricato dal presidente di Stellantis John Elkann di seguire la delicata partita, sottolinea che si tratta di «un piano di attacco e non difensivo», un piano che coinvolge l'indotto. L'Anfia, l'associazione che raggruppa il mondo dell'auto - costruttori e filiera - dà un giudizio positivo per gli impegni presi da Stellantis sulle produzioni e per la volontà «di rinviare e migliorare i rapporti con i fornitori italiani».

Sulla filiera auto poveranno i soldi che il governo è riuscito a recuperare per limitare il taglio di 4,6 miliardi fatto al fondo auto. Ieri è stato approvato un emendamento in manovra per recuperare 400 milioni. E Urso, che parla di «grande sforzo», spiega che sono a disposizione «1,6 miliardi nel triennio 2025-2026». La cifra comprende il fondo automotive (200 milioni nel 2025, 400 nel 2026 e 400 nel 2027) più 500 milioni di fondi Pnrr per i contratti di sviluppo e altri 100 di fondi residui. «Ma 1,1 miliardi potranno essere usati già nel 2025 per supportare la transizione con contratti di sviluppo e accordi di innovazione delle aziende del settore», spiega il ministro.

A fine gennaio Urso convocherà un tavolo automotive per indicare nei dettagli come saranno usati i fondi e quali misure ci saranno. Rimangono, per gli anni a venire o in caso di necessità, 500 milioni. Al tavolo c'era anche la ministra del Lavoro Calderone che si impegna «a tutelare i lavoratori del gruppo e dell'indotto con risorse nazionali e comunitarie». Un passaggio fondamentale, visto che sia Stellantis sia molte imprese della filiera stanno esaurendo la cassa integrazione.

I sindacati vedono, come dice la Fismic Confisal, «luci e ombre». Il segretario della Cgil, Maurizio Landini, dice che «c'è qualche novità, ma l'unica certezza è la cassa integrazione per il 2025». Il segretario della Fiom, Michele De Palma, parla di «un piano di ripartenza che nel 2025 dovrà affrontare il tema della continuità dell'occupazione in particolare nell'indotto» e chiede un ta-

volo a Palazzo Chigi. Per il numero uno della Fim, Ferdinando Uliano, «l'incontro rappresenta un punto di svolta nei rapporti con l'azienda con l'aggiunta di nuovi investimenti per l'Italia, ma restano problematicità sulla Maserati e sulla gigafactory di Termoli». Il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, chiede «di passare dalle parole ai fatti. Non ci sono le condizioni per parlare di una nuova fase in grado di garantire un futuro agli stabilimenti, troppa cassa integrazione e tempi troppo

“
Vogliamo
andare all'attacco
non giocare
in difesa
”

JEAN-PHILIPPE IMPARATO

“
È promettente
con impegni
che non si erano
mai visti
”

ADOLFO URSO

lunghi». La prossima sfida sarà a livello europeo, sulla rimodulazione delle multe per le emissioni di Co2 decise da Bruxelles. Tema toccato anche da Meloni ieri nelle comunicazioni in Parlamento. C'è un asse Roma-Parigi-Berlino e per Urso «è necessario partire dalle multe per rivedere il percorso di transizione al 2035. Non basta rinviarle». Questione su cui Stellantis, ritornata in Acea, l'associazione europea dei costruttori, è pronta a collaborare.

L'accordo

Honda e Nissan verso la fusione per contrastare i cinesi e Tesla

Due marchi storici dell'auto giapponese, per decenni acerrimi rivali, starebbero trattando in vista di una fusione. Lo riporta l'autorevole testata economica nipponica *Nikkei*, secondo cui Honda e Nissan potrebbero arrivare presto alla firma di un protocollo di intesa per far confluire sotto una holding unica



le rispettive attività, comprese quelle di Mitsubishi di cui Nissan è azionista di maggioranza. L'obiettivo dell'operazione sarebbe creare un grande gruppo giapponese in grado di

competere sul fronte dell'elettrico con Tesla e soprattutto con i nuovi produttori cinesi come Byd. Alcuni dettagli fondamentali, come i rispettivi pesi azionari nella nuova società, andrebbero definiti in un secondo tempo. Se però il negoziato andasse a buon fine, si realizzerebbe la maggiore fusione nel settore automotive dal 2021, quando Fiat Chrysler e Psd diedero vita a Stellantis. L'intesa avrebbe un impatto anche sul futuro della storica (ma sempre più debole) alleanza produttiva tra Nissan e la casa francese Renault. Nissan e Honda hanno realizzato, insieme, 7,4 milioni di vendite nel 2023.



L'intervista

“Un punto di partenza rilevante l'Ue si dia obiettivi verdi credibili”

di Filippo Santelli

ROMA – «Si apre una fase diversa», dice Cesare Pozzi, professore di Economia industriale alla Luiss, del patto tra il governo e Stellantis. «Dopo la spaccatura che si era creata, questa volontà di dialogare è rilevante. Ma è un processo che avrà bisogno di essere mantenuto da tutte le parti, perché resta molto complicato».

Qual è l'elemento più importante nel Piano di Stellantis per l'Italia?

«In un momento in cui i concorrenti tagliano, Stellantis si impegna a investire e difendere l'occupazione. E Imparato, quindi la società, ci mettono la faccia: è un'apertura di credito non banale, che richiede un'identica apertura da parte del governo e di tutte le parti coinvolte».

Che tipo di apertura?

«Anche Draghi ha detto che il

modello di sviluppo europeo va ripensato: non possiamo continuare a rispondere al problema della competitività deflazionando il lavoro. Dobbiamo ricominciare a generare valore con la manifattura, recuperare cultura e competenze industriali».

Il ministro Urso ha detto che per la filiera auto ci sono 1,6 miliardi nei prossimi tre anni. Bastano?

«È quello che si può fare date le ristrettezze di bilancio dell'Italia, un punto di partenza. L'altra cosa che il governo può fare è chiedere più informazioni a Stellantis per capire come orientare i fondi e mettere in condizione la nostra filiera della componentistica di adattarsi».



Cesare Pozzi
Il docente
insegna
alla Luiss

Dopo la spaccatura
si apre una fase nuova
Dobbiamo ricostruire
la nostra cultura
industriale

Stellantis punta molto più sui modelli ibridi rispetto all'elettrico. La transizione si ferma?

«Sono i fatti che l'hanno rallentata, la risposta del mercato, i costi di produzione, ma anche il problema della produzione di energia. È probabile che l'ibrido costituisca un onesto compromesso, in grado di avere mercato in futuro».

Servono incentivi all'acquisto di auto elettriche? Urso li esclude.

«Gli incentivi possono aiutare un mercato a partire, ma non si possono imporre cose impossibili».

Si riferisce agli obiettivi europei sulla transizione? Vanno rivisti?

«Gli obiettivi devono essere ambiziosi ma perseguibili, altrimenti