

Disgelo governo-Stellantis Sostegno in Manovra se arriverà un segnale

TRA I PUNTI IN DISCUSSIONE ANCHE IL RITORNO IN CAMPANIA DELLA PRODUZIONE DELLE CITY CAR

LO SCENARIO

ROMA Superato un po' di intontimento per la velocità presa dagli eventi, il governo pare ora determinato a fare del "caso Stellantis" una sorta di detonatore. «Un nuovo inizio» per il settore dell'automotive italiano è l'auspicio che avrebbe confidato Giorgia Meloni ad alcuni suoi fedelissimi, sottolineando ancora una volta la volontà di tutelare lavoratori e indotto. Una rinnovata stagione che però passa non solo per la pax aperta dalle dimissioni dell'ad Carlos Tavares - e per le ulteriori mosse che l'esecutivo attende dal gruppo prima di esporsi - ma pure per un impegno ancora più deciso a Bruxelles.

IL DISGELO

Primi tentativi di disgelo d'altro canto, il colosso ex Fiat aveva cercato di avviarli a Roma già nei mesi scorsi, con un cambio d'approccio di cui il sintomo più precoce erano state le visite di John Elkann da Sergio Mattarella e da Meloni stessa di inizio estate 2023. Uno sforzo riuscito in parte, come dimostra lo scontro poi deflagrato con Tavares. L'evidenza oggi, ragionano ai vertici dell'esecutivo, è che «l'approccio» di Stellantis è cambiato divenendo - forse grazie all'inserimento in azienda di nuovi consulenti per la politica italiana - più remissivo e «ragionevole». A Roma, insomma, si spera nel dialogo. Al punto che non è peregrina l'ipotesi di un intervento a sostegno delle aziende dell'automotive da inserire all'interno della Manovra. Non incentivi a sostegno dell'acquisto di auto ma misure circoscritte dedicate alle imprese della componentistica, per sostenerne competitività, diversificazione e riconversione produttiva. Le risorse però sono poche. E poco è pure il tempo a disposizione prima che l'esecutivo possa emendare la Legge di Bilancio in Commissione. Anche perché l'idea è, appunto, che prima di qualsiasi progetto il dialogo tra governo e Stellantis debba stabilizzarsi.

Step iniziale, come confermato dal ministro del Made in Italy Adolfo Urso, sarà la partecipazione il prossimo 17 dicembre di Jean Philippe Imparato, il capo dell'area europea di Stellantis, al tavolo aperto al Mimit sull'azienda un anno e mezzo fa. Incontro in cui il governo si attende risposte puntuali su tre punti: l'impegno di Stellantis a mantenere i livelli occupazionali negli impianti che beneficeranno di incentivi pubblici (oggi congelati); l'onere di costruire una Gigafactory di batterie a Termoli (punto considerato più in bilico a causa dalla crisi del settore); e la promessa di riportare in Italia, a Pomigliano, la piattaforma per la produzione delle city car. Una sliding door che se dovessero essere confermate le indiscrezioni aprirebbe al passaggio di Elkann in Parlamento. Un appuntamento che il presidente di Stellantis ha sempre rifiutato con grande sdegno dei partiti perché convinto che non fosse un suo compito e che ora, magari più in là per non finire "processato", potrebbe compiersi davanti alla Commissione attività produttive della Camera. Un'apertura che potrebbe portare anche ad un nuovo faccia a faccia con Meloni, ora "congelato" proprio in virtù della vicenda parlamentare. Anche in questo caso i tempi rischiano di essere lunghi. L'operazione di rebranding post-Tavares di Stellantis è d'altro canto più ampia dell'Italia e coinvolge tutti i Paesi in cui il gruppo ha investito. Non a caso Elkann ha avuto colloqui (o ne avrà nei prossimi giorni) con il brasiliano Lula, il tedesco Scholz, il canadese Trudeau e l'argentino Milei. Anzi, le telefonate a Sergio Mattarella e Meloni le ha fatte mentre era in volo per gli Stati Uniti dove ha avviato interlocuzioni con la vecchia e la nuova amministrazione della Casa Bianca. Ed è peraltro destinata a continuare: dopo i dipendenti infatti, in settimana Elkann terrà una call anche con gli azionisti.

L'EUROPA

Intanto il governo punta ad allargare la partita automotive all'Ue. E lo fa con i toni consueti dedicati. «Rischiano di mettere in ginocchio l'industria europea dell'auto» è infatti l'ennesimo affondo confezionato ieri dalla presidente del Consiglio nei confronti delle iniziative green di stampo comunitario. Quelle a causa delle quali l'Italia si è messa alla testa di un gruppo di 15 Paesi chiedendone con forza la modifica. «Siamo convinti che vadano usate e sostenute tutte le tecnologie che contribuiscono ad abbattere le emissioni» ma «senza chiusure ideologiche dannose per molte filiere». Una battaglia che Raffaele Fitto combatterà da dentro

gli uffici di rue de Berlaymont, a costo di scontrarsi con la titolare del pacchetto Teresa Ribera. «Non possiamo inseguire la decarbonizzazione al prezzo della desertificazione economica» è la tesi condivisa anche da Matteo Salvini. «Occorre che a Bruxelles qualcuno si svegli e si fermi da questo suicidio chiamato Green deal, che ci metterebbe in ginocchio» ha detto ieri. L'obiettivo è chiarissimo: «Mettere al bando i motori a benzina e una follia che avvantaggerebbe solo la Cina». L'idea è che la vittoria di Trump in America possa aiutare l'intero fronte di centrodestra europeo a condensarsi in una maggioranza alternativa capace di scardinare le resistenze contro norme e tassazioni Ets e a favore dello stop alla fine dei motori a benzina e diesel dal 2035. Un progetto politico di ampio respiro che oggi è tanto improbabile quanto in futuro potrà essere in ascesa. Non è un caso insomma se ad esporsi è stato ieri anche il leader di Forza Italia Antonio Tajani; «Anche l'Europa dovrà fare la sua parte, bisogna cambiare alcune regole».

Francesco Malfetano

© RIPRODUZIONE RISERVATA