

Tre nuovi modelli dal 2025 Mezzogiorno strategico per il rilancio di Stellantis

Il Piano Italia conferma la scommessa sull'alto valore tecnologico degli impianti meridionali Piattaforma small a Pomigliano, motori ibridi a Melfi e la nuova Alfa Romeo Stelvio a Cassino

LA RIPRESA

Nando Santonastaso

Tre nuovi modelli dal 2025, un quarto nel 2026, tra Cassino e Melfi. La piattaforma small a Pomigliano con le due prime, nuove citycar che affiancheranno la Pandina dal 2028. L'introduzione della "gamma large" sui veicoli commerciali ad Atessa, in Abruzzo, punto di riferimento europeo per questi autoveicoli. E la conferma di Pratola Serra, in Irpinia, come unico polo dei motori diesel per tutti i veicoli commerciali del Gruppo in Europa. La nuova sfida di Stellantis in Italia passa inevitabilmente per il Sud e per il Centro, le aree del Paese che già da tempo assicurano oltre la metà della produzione di autoveicoli nel nostro Paese. Scelta in gran parte all'insegna della continuità con i piani precedenti, e in parte obbligata, per così dire, considerato l'altissimo livello tecnologico raggiunto da tutti gli impianti, con Pomigliano e Melfi leader su scala internazionale.

Ma scelta anche di campo perché riconosce l'affidabilità degli impianti e la competitività del personale dei siti meridionali, rafforzando quel "cambio di paradigma" voluto da Sergio Marchionne e dimostratosi vincente ormai da diversi lustri. Emblematico il caso di Melfi dove l'emorragia di posti di lavoro (da circa 7mila a meno di 5mila in pochi anni) ha fatto temere il peggio: la fabbrica sembra invece destinata ad avere un ruolo sempre più centrale tra gli stabilimenti italiani del Gruppo con una forte scommessa sull'elettrico.

Da qui, nella prossima primavera, verrà lanciata sul mercato la DS n°8, la nuova ammiraglia elettrica del segmento premium della società francese DS Automobile (che fa parte di Stellantis), di cui si dice un gran bene e che sarà presentata a gennaio al Salone dell'auto di Bruxelles. Nel 2025 arriverà anche la nuova Jeep Compass elettrica che sarà seguita nel 2026 dalla sua versione ibrida e dalla nuova Lancia Gamma (anch'essa ibrida e che sarà proposta anche nella variante sportiva HF con quattro ruote motrici). A Melfi con il ricorso alle motorizzazioni ibride si passerà dai 5 ai 7 nuovi modelli, tra i quali anche il Suv DS 7.

A Cassino la sfida forse più complessa, considerate le nuvole scure che da tempo circondano il futuro dello stabilimento. L'introduzione della piattaforma STLA-LARGE comporterà la produzione di tre nuovi modelli. Dal 2025, infatti, arriveranno infatti la nuova Alfa Romeo Stelvio, dal 2026 la nuova Alfa Romeo Giulia, e a seguire una nuova vettura top di gamma. «È peraltro in valutazione la produzione di Alfa Romeo Stelvio e Giulia nelle versioni ibride, oltre che elettriche», come si legge nella nota diffusa l'altra sera dall'azienda.

LO SCENARIO EUROPEO

Evidente l'attenzione alle dinamiche di un mercato europeo che anche nel prossimo anno si annuncia debole con gli scenari preoccupanti di Germania e Francia. L'elettrico resta il punto di arrivo, probabilmente con modalità di approccio diverse da quelle finora decise dall'Ue; l'ibrido il passaggio per così dire intermedio che potrebbe garantire ossigeno e resilienza alla società. «Il tema italiano è complesso dice Paolo Scudieri, già presidente di Anfia, la filiera dell'automotive, e leader internazionale della componentistica con Adler Pelzer Group - in quanto bisogna riprendere la strategia con volontà e fulminea capacità di generare nuovi modelli. Se le ipotesi o promesse rappresentano il mantra di quanto detto, allora l'Italia potrà recuperare la tremenda gelata di questi mesi. È necessario avere la possibilità di saturare gli stabilimenti con almeno 900.000-1.000.000 di veicoli con modelli di alta produzione e investire sui brand Alfa e Maserati che godono ancora di grande immagine nel mondo. Ma auguriamoci anche che possa ricominciare quel rapporto di partnership tra la filiera della componentistica e Stellantis interrotta di fatto da incubi che ormai speriamo superati».

UN NUOVO GREEN DEAL

Di sicuro, al di là del calo delle vendite e della produzione, anche i numeri relativi all'occupazione danno ragione all'industriale napoletano, schierato da tempo per un nuovo cronoprogramma del Green deal di settore. A fine 2024, rivela un report della Fiom Cgil, 18 mila addetti su 33 mila lavoratori di Stellantis in Italia sono in cassa integrazione o con contratti di solidarietà che si sono agganciati in questo periodo allo stop della produzione per le festività natalizie (si ripartirà l'8 gennaio). E sono in pochi a dubitare che pure nel nuovo anno il ricorso alla Cig e alle fermate degli stabilimenti sarà inevitabile. Dice Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl: «Abbiamo una situazione rispetto agli ammortizzatori sociali drammatica. Entro il prossimo anno finiranno per la quasi totalità dei siti, servono dunque certezze di coperture per questi lavoratori». È un tema sul quale è probabile che confluiranno molte delle risorse garantite dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, un miliardo e mezzo di euro che non sono paragonabili agli oltre 4 miliardi di incentivi per il settore tagliati dalla manovra 2025 per ragioni di equilibrio dei conti pubblici ma che rappresentano comunque una prima risposta. Il 2025, peraltro, vedrà un'iniziativa europea dei sindacati di categoria aderenti a Industria AllEurope: il prossimo 5 febbraio è prevista infatti a Bruxelles una manifestazione per sollecitare l'UE a mettere in campo un fondo europeo a sostegno del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA