

IL PIANO PER L'ITALIA

Stellantis, Elkann chiama Fontana “Verrò in audizione a Montecitorio”

di Diego Longhin

ROMA — «Verrò in Parlamento». Dopo la presentazione del piano Italia e la chiusura del tavolo al ministero delle Imprese e del Made in Italy, il presidente di Stellantis, John Elkann, andrà a Montecitorio per essere ascoltato dai deputati e dai senatori delle commissioni Attività Produttive. «Verrò in audizione», ha detto Elkann in una telefonata al presidente della Camera, Lorenzo Fontana.

Tra i due ieri c'è stato un «cordiale colloquio telefonico». Elkann ha anticipato al presidente la risposta positiva alla convocazione ricevuta dopo che l'assemblea di Montecitorio, il 16 novembre, aveva approvato le due mozioni per chiedere, tra le altre cose, di ascoltare il presidente di Stellantis. Ora i tempi sono maturi. Il piano Italia è definito e Jean-Philippe Imbart, capo Europa del gruppo automobilistico, ha presentato i dettagli a tre ministri: oltre ad Adolfo Urso, anche il responsabile dell'Economia Giancarlo Giorgetti e la titolare del Lavoro Marina Calderone. Elkann può quindi andare in Parlamento a raccontare quale sarà il futuro di Stellantis. Non solo. Tra i temi dell'audizione c'è anche la crisi del settore, che colpisce tutta Europa, e l'evoluzione dell'auto in Italia e nel Vecchio Continente. Fontana è soddisfatto: «Un segnale positivo, che giunge coerentemente all'esito delle interlocuzioni intercorse in queste settimane e del confronto avviato con il governo. In que-

sta cornice il dialogo risulterà ancora più esauriente e di questo non posso che esserne lieto».

Data dell'audizione? Sarò tra fine febbraio e inizio marzo, anche se verrà fissata a gennaio. «Elkann mi ha confermato quanto già mi aveva detto in precedenza e quindi la disponibilità per una prossima audizione in commissione per discutere il piano di sviluppo del gruppo in Italia. Ci sentiremo a gennaio per fina-

La convocazione tra febbraio e marzo per parlare della crisi del settore. Imbarato: «Il 2025 sarà un anno duro ma terremo le fabbriche aperte»

lizzare la data», dice il presidente della commissione Attività Produttive della Camera, Alberto Luigi Gusmeroli. Si tratta delle stesse commissioni che hanno audito all'inizio di ottobre l'ex amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, che si è poi dimesso il primo dicembre. E la presenza di Elkann, che ora guida il Comitato Esecutivo che governa il gruppo, è stata più volte sollecitata da maggioranza e opposizio-

ne dopo l'intervento del manager portoghese, duramente attaccato e criticato.

Il capo Europa Imbart, ospite ieri sera di Bruno Vespa a «Cinque Minuti» con il ministro Urso, ha ribadito che «il 2025 sarà duro, ma gli stabilimenti saranno aperti». E ha delineato i capisaldi del piano di Stellantis, azienda che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubblica. Due auto compatte dal 2028 a Pomigliano, dove arriverà la piattaforma Small, oltre alla Pandina che dopo il 2030 avrà una nuova versione. Modelli nuovi a Melfi e vetture ibride in tutte le fabbriche. Una nuova Alfa a Cassino e la 500, ibrida ed elettrica, a Mirafiori. A Melfi ci sarà anche la Lancia Gamma, dal 2026, e poi arriverà la Lancia Delta, dal 2028. Anche questa sarà prodotta in Basilicata? «Potrebbe» ha risposto ieri l'ad di Lancia, Luca Napolitano soddisfatto per gli 11 mila ordini della nuova Ypsilon - ci stiamo ancora lavorando. Melfi potrebbe essere una possibilità, ma non è l'unica.

Urso a «Cinque Minuti» ha sottolineato come «sia cambiato l'atteggiamento di Stellantis» e ha aggiunto che si «debba intervenire subito» sulle multe di Bruxelles alle case costruttrici che superano, dal 2025, i nuovi limiti di CO2. La transizione green è una delle questioni centrali. E i sindacati europei a febbraio si ritroveranno a Bruxelles. Ci saranno anche quelli italiani, ma c'è chi sul piano Italia ha dubbi: «Non è un piano industriale che dia certezze sul futuro, è un piano transitorio, un prendere tempo. Per noi i problemi non sono risolti. Il 2025 sarà ancora un anno di cassa integrazione», dice il segretario della Cgil, Maurizio Landini. E Michele De Palma della Fiom aggiunge: «La nostra mobilitazione continuerà. Elkann andrà in Parlamento, ma noi chiediamo un confronto a Palazzo Chigi».

La telefonata
Il presidente di Stellantis Elkann (a sinistra) e il presidente della Camera Fontana (a destra) si sono sentiti telefonicamente per parlare dell'audizione in commissione

I sindacati dubbiosi: “I problemi restano chiediamo di essere chiamati a Palazzo Chigi”



MARCO BERTORELLO/APP VIA GETTY IMAGES

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

Gozzi “Sull'auto primo segnale l'Europa deve fare scelte choc per rilanciare l'industria”

di Filippo Santelli

ROMA — «C'è voluta una grave crisi, ma dopo tanti anni ci si torna a rendere conto che l'Europa esiste solo se esiste l'industria». È un fiume in piena Antonio Gozzi, presidente del gruppo siderurgico Duferco e special advisor di Confindustria per Competitività ed autonomia strategica europea, contro quello che definisce «l'estremismo ambientalista Ue: tempi e modi della decarbonizzazione vanno rivisti o sarà deserto industriale».

Il piano Italia di Stellantis manda un segnale positivo per il futuro dell'automotive?

«Bisogna essere positivi, perché ci sono impegni su produzione e occupazione, ma anche prudenti, perché l'auto vive una tempesta perfetta e ogni passo va verificato e sostenuto. Mi incoraggia quello che ha detto il nuovo commissario europeo all'Industria Séjourné: che ha in testa misure choc per rilanciare la domanda di auto made in Europe, non solo elettriche, e che bisogna trovare una soluzione al problema delle multe miliardarie che le case pagherebbero dal prossimo anno

perché non hanno venduto abbastanza elettrico. Assurdo».

È convinto che gli obiettivi europei sulla transizione verranno rivisti? Von der Leyen ha aperto sui modi, ma difeso i tempi.

«L'obiettivo di decarbonizzazione al 2050 è irraggiungibile e sia dalle parole di Von der Leyen che dal documento del Ppe, il partito di maggioranza, emerge la convinzione che tempi e modi vadano rivisti. L'alternativa è far saltare acciaio, chimica, automotive, tutta l'industria di base, e con quella il sistema di welfare europeo».

L'altro rischio è bloccare la transizione e superare la soglia di non ritorno climatica.

«L'Europa vale il 7,5% delle emissioni globali, da sola non risolve il



ACCIAIERE
ANTONIO GOZZI
È PRESIDENTE
DI DUFERCO

È incoraggiante che il commissario Ue Séjourné affronti il problema delle multe ai produttori

problema. Per essere la prima della classe ha dettato regole ideologiche che nessun altro segue. Lo dico da esponente della siderurgia più decarbonizzata dell'Unione: se non cambiamo le regole sulle emissioni chiuderanno tutti gli altiforni e in Europa non si potrà produrre più l'acciaio per le carrozzerie o per la difesa, che non si può fare con i forni elettrici. Dipenderemo dalle importazioni, come per pannelli solari e batterie dipendiamo dalla Cina. E parliamo di autonomia strategica?».

Per Draghi il problema della competitività europea non sono gli obiettivi verdi, ma la poca innovazione.

«Se con tutte le condizioni favorevoli, un mercato interno ricco e tassi di

interesse bassi, l'Europa negli ultimi vent'anni non ha innovato è per le sue scelte: l'iperregolamentazione, politiche Antitrust che hanno impedito la crescita di campioni aziendali, l'incapacità di superare l'opposizione dei Pesi frugali guidati dalla Germania al debito comune, di cui abbiamo bisogno per investire in ricerca e tecnologie chiave».

La crisi strutturale del modello tedesco ammorbidirà Berlino?

«Lo spero, la crisi dell'automotive e la rielezione di Trump sono dei detonatori, parlando con i colleghi tedeschi sento un cambio di aria. Ma il rischio è che si inchiodi tutto per le solite divisioni europee».

La produzione industriale italiana cala da due anni. Questa legge di Bilancio basta a dare una spinta?

«La legge di Bilancio è afflitta dalle conseguenze del demenziale Superbonus. Date queste condizioni qualcosa è stato fatto: la conferma del taglio del cuneo, un passo sull'ires premiale, l'energy release. Non funziona per troppa complessità Industria 5.0, che vale 6 miliardi: nonostante i correttivi temo sarà un'occasione persa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA