

Stellantis e Vw investono negli Usa di Trump

Filomena Greco

Quella che potrebbe essere la nuova «Golden Age» di Stellantis negli Stati Uniti si sta delineando, a poche ore dall'insediamento del nuovo presidente americano Donald Trump, suggellata dagli incontri tra il presidente di Stellantis John Elkann e il numero uno della Casa Bianca e dalle notizie sul rafforzamento delle produzioni del Gruppo negli Usa. «Sotto la leadership del presidente Trump, Stellantis sta riportando 1.500 posti di lavoro in Illinois, riaprendo Belvidere, e investendo a Detroit, in Ohio e in Indiana. La rinascita manifatturiera americana è qui. Benvenuti nell'età dell'oro» scrive lo staff della Casa Bianca in un post su X. Sul piatto il Gruppo ha messo una serie investimenti annunciati direttamente dal numero uno di Stellantis negli Usa, Antonio Filosa, che è anche a capo di Jeep, in una lettera ai dipendenti americani. Si tratta di un risultato dietro al quale c'è una lunga contrattazione con UAW, il sindacato americano che in una nota fa ha messo nero su bianco il risultato: «L'azienda ha accettato di costruire la prossima generazione di Dodge Durango presso il Detroit Assembly Complex e di riaprire lo stabilimento di assemblaggio di Belvidere nel 2027, come promesso nel nostro accordo del 2023». Nella lettera i rappresentanti dei lavoratori ricordano il terribile 2024, che ha visto la rottura dei rapporti sindacali con il ceo Tavares e i deludenti risultati sul mercato, ma aprono con un endorsement al COO di origini italiane, Filosa: «Questa è una leadership pronta - scrivono - a riconfermare l'impegno a investire nelle comunità e nell'azienda».

Stellantis dunque è il primo dei grandi gruppi automobilistici europei a rispondere al rischio di nuovi dazi sulle produzioni extra Usa - per ora su Messico e Canada, oltre che sulla Cina - rilanciando sulla produzione negli stabilimenti nordamericani. Nel frattempo anche Volkswagen, attraverso il suo cfo Arno Antlitz, ha annunciato nuovi investimenti per allargare la base produttiva e raddoppiare, all'8%, la quota di mercato al 2030 negli Usa. C'è da dire che Stellantis è l'unico tra i car maker europei ad avere un forte radicamento negli States grazie a quella che si potrebbe definire, forse, la “prima” Golden Age dell'automotive, a cavallo tra i due continenti, risalente ai tempi di Sergio Marchionne, del salvataggio di Chrysler e delle strette di mano con il presidente Obama.

Quello americano - il secondo mercato di esportazione per i produttori europei, con una bilancia commerciale positiva per quasi 30 miliardi - promette di diventare un nuovo fronte aperto per l'industria dell'auto, che già deve fronteggiare, oltre alla “minaccia” cinese, le insidie interne, collegate alle possibili multe per i nuovi limiti alle emissioni di CO2 in vigore nel 2025. I produttori europei, a cominciare dai tedeschi, avrebbero molto da perdere se l'amministrazione americana scegliesse di

allargare anche all'Europa la politica dei dazi, ma già oggi rischiano per le produzioni in Messico. Volkswagen negli States ha un footprint industriale limitato, concentrato nello stabilimento di Chattanooga nel Tennessee mentre in Messico, a Puebla, c'è una delle principali fabbriche di auto del paese. Sul mercato conta quasi 600mila auto immatricolate, in crescita del 18,4% sul 2023. Come Volkswagen anche Mercedes e Bmw sono esposte, anzitutto perché producono in Messico, oltre ad avere un plant in Nordamerica. Lo sarebbero ancor di più nel caso l'amministrazione Trump decidesse di alzare le barricate rispetto ai modelli prodotti in Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA