

Stellantis, Pomigliano guarda al futuro: verso la nuova Panda

Prima visita del nuovo capo azienda per l'Europa, Imparato nello stabilimento campano: Sud centrale nel "Piano Italia"

LA FABBRICA

Nando Santonastaso

Esattamente un anno fa, a Pomigliano d'Arco, la prima volta di Pandina, l'ultima evoluzione della city car più amata dagli italiani che a gennaio scorso, pure in un mercato che resta difficile, ha superato nelle vendite tutti i brand Stellantis prodotti nel Paese. Ieri, sempre a Pomigliano, un'altra prima volta, quella del responsabile Europa di Stellantis Jean Philippe Imparato dopo l'uscita di scena di Carlos Tavares e l'annuncio del Piano Italia, due mesi fa, da parte dello stesso manager francese al tavolo del ministro Adolfo Urso, al Mimit.

LA PIATTAFORMA

Non una visita qualsiasi, peraltro: da Imparato, 59 anni, nonni originari di Gaeta, arriva la conferma che nello stabilimento rilanciato da Sergio Marchionne, con il sostegno dei sindacati firmatari dello storico accordo del 2010 (Fim, Uilm, Fismic) sarà installata dal 2028 la nuova piattaforma STLA Small sulla quale è prevista la produzione di due nuovi modelli compatti per i quali, però, al momento non ci sono anticipazioni. Nel sito intitolato a Giovan Battista Vico, «verrà rafforzato il presidio per la produzione delle vetture mass market con l'estensione della produzione della Panda (Pandina) fino al 2030, seguita dall'introduzione della nuova generazione dello stesso modello», recita una nota diffusa dall'azienda.

La visita, informa ancora Stellantis, rientrava «nelle attività propedeutiche alla realizzazione del Piano Italia, presentato lo scorso 17 dicembre al ministero delle Imprese e del Made in Italy, che pone il nostro Paese al centro delle strategie di Stellantis, attraverso l'aumento dei modelli in produzione, elettrici e ibridi, e la salvaguardia dei livelli occupazionali, in linea con gli investimenti produttivi e avviando processi di inserimento, aggiornamento e riqualificazione delle persone del Gruppo».

IN BASILICATA

Obiettivi che Imparato ha ribadito più tardi anche a Melfi, l'altro polo meridionale dell'auto italiana, dove nel primo mese del 2025 sono state prodotte solo 2.000 vetture, a fronte delle 60 mila del 2024, ma nel quale sono previste ben sette produzioni di nuovi modelli tra questo e il prossimo anno, con il graduale recupero al lavoro dei cassintegrati. Un percorso delicato, inevitabilmente collegato agli scenari europei e mondiali dell'automotive, ma sul quale Stellantis ha deciso di investire risorse, tecnologie e immagine e che vede il Mezzogiorno a dir poco centrale per il futuro del Gruppo (dal Sud arriva oltre il 60 per cento degli autoveicoli prodotti nel nostro Paese).

Da qui anche o forse soprattutto la volontà dell'azienda di essere sempre più vicina ai suoi dipendenti all'inizio di un anno che potrebbe non essere molto diverso da quello, assai critico, che l'ha preceduto ma sul cui andamento potrebbe influire in modo significativo il tavolo europeo convocato per il 5 marzo prossimo. A Bruxelles, quel giorno, dovrebbe trovare conferma ufficiale l'apertura alla vendita dei modelli plug in anche dopo il 2035, anticipata nei giorni scorsi da Der Spiegel in Germania, primo segnale di una revisione della scadenza green a suo tempo fissata dall'Ue e rivelatasi, di fatto, un mezzo boomerang per l'industria del settore. Per non parlare del pressing dei Paesi europei impegnati, su input soprattutto di Italia e Repubblica Ceca, a depotenziare il rischio della maximulta da 15 miliardi a carico delle aziende che non riusciranno quest'anno a vendere più modelli elettrici rispetto a quelli con motorizzazioni a benzina o diesel.

LE STRATEGIE

Una fase decisiva, dunque, nella quale la condivisione delle strategie e, come detto, degli obiettivi assume un valore importante. Lo ha sottolineato lo stesso Imparato fermandosi al termine della visita nel sito campano con un centinaio di lavoratori in rappresentanza dei 4mila addetti. Il capo Europa di Stellantis - che era in compagnia di Arnaud Deboeuf, Chief Global Manufacturing & Supply Chain Officer, Santo Ficili,

Amministratore Delegato di Alfa Romeo e Maserati, Gaetano Thorel, Responsabile europeo di Fiat e Abarth, e Antonella Bruno, Responsabile del Gruppo per l'Italia - ha avuto incontri con il management dell'impianto, di cui è responsabile la manager francese Pascal Chretien, ed ha visitato tutte le aree di produzione, confrontandosi con le persone impegnate lungo le linee.

GLI IMPEGNI

Il Piano Italia prevede investimenti da due miliardi nel 2025 per potenziare la produzione in Italia, con sei miliardi di acquisti a fornitori italiani. Le novità annunciate a dicembre al Mimit (a Pomigliano, dal 2028, come detto, due nuovi modelli e il prolungamento della produzione della Fiat Pandina fino al 2030; a Melfi, da quest'anno, l'assemblaggio dei nuovi modelli Jeep, Lancia e DS; a Mirafiori la produzione della 500 ibrida ed elettrica; a Cassino le nuove Alfa Romeo Stelvio e Giulia) sono state tutte confermate. «Senza aiuti pubblici», fu chiarito da Stellantis, con «tutti gli stabilimenti italiani attivi» e nessuna fusione con Renault all'orizzonte.

Nel frattempo, Stellantis ha annunciato l'avvio della produzione di cambi eDCT (Electrified Dual Clutch Transmission) anche nello stabilimento di Termoli a partire dal 2026. L'obiettivo è raggiungere una capacità produttiva di 300.000 unità annue, affiancando le fabbriche di Mirafiori e Metz. È un altro degli impegni annunciati dal Gruppo al Governo, con l'intento di valorizzare le competenze italiane e consolidare la presenza industriale in Francia. Parliamo, soprattutto, di cambi adatti ai veicoli a doppia alimentazione, l'opzione ibrida sulla quale il mercato sembra essersi orientato. Di sicuro, per la fabbrica molisana la decisione rappresenta molto di più che una boccata di ossigeno, visto che il progetto Gigafactory (batterie) è ancora in fase di valutazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA