

Elkann: «L'Italia centrale per Stellantis, pesa prezzo energia»

L'audizione. Il presidente del Gruppo al Parlamento: «Il 2025 anno difficile, i dazi avranno impatto in Europa e in Italia. Il futuro dell'auto non è l'industria bellica». Restano i nodi Maserati e gigafactory a Termoli

Filomena Greco



Toni più concilianti, ma anche richiami da parte dei deputati alla responsabilità, ai «segnali di disinvestimento», alle milioni di ore di cassa integrazione nelle fabbriche italiane. È durata oltre due ore l'audizione del presidente di Stellantis alla Camera. «Ci siamo preparati all'audizione con grande attenzione; perché per noi l'Italia ricopre un ruolo centrale» ha sottolineato John Elkann.

Restano sul tavolo due importanti dossier industriali, il futuro di Maserati e il progetto sospeso della gigafactory di Termoli. «Stiamo lavorando al futuro di Maserati che è indissolubilmente legato all'Italia, a Modena e alla Motor Valley» ha detto Elkann provocando una reazione nei sindacati che da settimane ipotizzano il possibile trasferimento, da Mirafiori a Modena, della produzione Maserati che si è ridotta a poche decine di unità al mese. «Mancano risposte chiare sul rilancio di Maserati, rilancio necessario per mettere in sicurezza l'occupazione» fa notare Ferdinando Uliano segretario della Fim Cisl. Sul fronte Gigafactory, a pesare, e parecchio, è il tema energetico. «Una gigafactory consuma dieci volte l'energia elettrica di uno stabilimento di auto e in Italia l'energia costa cinque volte in più rispetto alla Spagna» sottolinea

Elkann a chi contesta di aver messo in stand by il progetto italiano - gestito da Acc, di cui Stellantis è socia insieme a Mercedes e Total Energies - e di aver invece sostenuto l'investimento in Spagna - in partnership con Catl - mentre l'unica Gigafactory del Gruppo è quella in Francia, «progetto nel quale il Governo ha investito importanti risorse» chiosa Elkann. «L'Italia deve dotarsi di una produzione di batterie in grado di rendere più competitive le produzioni auto» sottolinea però Uliano.

Il tema della competitività dell'industria dell'auto europea rispetto a Cina e Stati Uniti - «lo svantaggio dei produttori in Ue è pari al 40% rispetto alla Cina» - richiama il piano della competitività dell'Italia a confronto con gli altri paesi. «Realizzare un'auto in Spagna ci costa 516 euro, farla in Italia 1.414» spiega Jean Philippe Imparato, responsabile Emea che, insieme a Antonella Bruno (attività commerciali Italia), Santo Ficili (ad Alfa Romeo e Maserati,) e Monica Genovese (Acquisti Powertrain), ha partecipato all'audizione. «L'elettrificazione è lo strumento più efficace per raggiungere la decarbonizzazione» ribadisce Elkann che difende però la neutralità tecnologica e dà un giudizio severo alle azioni messe in campo dall'Ue, «interventi di corto respiro, che non danno la necessaria certezza al mercato». Quanto alle ipotesi di riconversione, «il futuro dell'auto non è l'industria bellica» commenta Elkann.

Il presidente Elkann conferma il piano presentato a dicembre al Mimit, con tra le altre cose la piattaforma Stla Small a Pomigliano, la 500 ibrida a Mirafiori, il rafforzamento delle produzioni Powertrain a Mirafiori (cambi elettrificati) e a Verrone (componenti per le motorizzazioni elettriche). Quanto ai volumi produttivi, tramontato definitivamente l'orizzonte del milione di veicoli sul quale si è lavorato fino ai primi mesi del 2024, Elkann conferma che «il 2025 sarà un altro anno difficile: il mercato Italia nei primi due mesi è in contrazione del 7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno». La produzione del Gruppo in Italia l'anno scorso è rimasta sotto il mezzo milione tra auto e commerciali leggeri e a gennaio scorso ha segnato un calo di oltre il 60%. «Dal 2026 - aggiunge Elkann - si prevede un aumento della produzione grazie al lancio di 10 nuovi aggiornamenti di prodotto nelle fabbriche italiane i cui livelli produttivi dipenderanno dal mercato e da fattori esterni come i dazi che avranno impatto in Europa e in Italia». La comunicazione del presidente Elkann e il piano presentato a dicembre «non danno garanzie né per gli investimenti né sul rilancio della ricerca e la tutela dell'occupazione» dice il segretario della Fiom Michele De Palma. Per Rocco Palombella segretario della Uilm «i tempi di realizzazione dei nuovi modelli sono troppo lunghi».

Elkann mette in fila i numeri di investimenti e impegni in Italia dal 2004 con l'auspicio «che da oggi il bilancio dare/avere tra il Paese e l'azienda non sia più un tema divisivo, ma un'opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme che dura da 125 anni». L'azienda ha affidato alla Luiss il compito di realizzare uno studio indipendente sull'impatto sull'economia italiana. «Negli ultimi 20 anni, il mercato domestico è calato del 30% mentre l'occupazione si è ridotta di circa il 20%. Questo significa che l'azienda ha difeso la produzione e l'occupazione grazie all'export dei marchi italiani».

© RIPRODUZIONE RISERVATA