

Elkann: Italia centrale per noi E boccia il piano auto della Ue

Il presidente di Stellantis sentito in Parlamento: «Per ogni euro creato dal gruppo, se ne generano nove Abbiamo garantito l'esistenza dell'automotive in questo Paese». La Lega polemica: «Si scusi con gli italiani»

L'AUDIZIONE

ROMA John Elkann garantisce davanti al Parlamento che «l'Italia è centrale» nella produzione auto di Stellantis. Attacca a testa bassa - e con toni mai usati in passato - la Ue, bocciandone il piano per l'automotive e accusandola di «mancanza di pianificazione» sul settore e di «una rigida politica climatica senza aver creato le condizioni industriali che la favoriscano». Soprattutto - ma senza usare la formula "neutralità tecnologica" - manda a dire a Bruxelles che accanto all'elettrico, per «centrare gli obiettivi climatici del 2035, è necessario utilizzare l'intera gamma di tecnologie a basse e zero emissioni». Come l'ibrido, che stando alle regole comunitarie dal 2035 sarà fuorilegge.

Questo approccio piace al ministro delle Imprese Adolfo Urso - «Siamo sulla strada giusta» - ma non convince né la Lega - «Dovrebbe scusarsi coi lavoratori» - né il leader di Azione, Carlo Calenda. Secondo il quale da Elkann «manca un'assunzione di responsabilità».

Dopo le polemiche dei mesi scorsi, il presidente di Stellantis e amministratore delegato operativo in attesa della nomina del nuovo ceo (prevista entro giugno) dopo l'uscita di Carlos Tavares, ieri pomeriggio è arrivato a Montecitorio su tre vetture: una Grecale verde, una Fiat 500 bianca e una Alfa Tonale rossa. Ma l'interesse verso la tenuta e lo sviluppo degli stabilimenti italiani il quarto costruttore mondiale l'aveva già messo nero su bianco al tavolo con il Minit dello scorso 17 dicembre. Infatti Elkann ieri ha sottolineato in audizione davanti alle commissioni Attività produttive di Camera e Senato che «per l'anno in corso stiamo spendendo circa 2 miliardi di euro di investimenti e 6 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani». Risorse, dal 2021, destinate a servizi e componenti dalla filiera «che diventeranno 30 alla fine del 2025». Secondo il presidente del gruppo nato dalla fusione Fca e Psa, il matrimonio tra l'Italia e Stellantis è indissolubile: «Sono cresciuti insieme». E ricorda che «se non ci fosse oggi Stellantis» e gli sforzi della sua famiglia, non saremmo qui, perché l'auto italiana sarebbe già scomparsa da tempo come è avvenuto per l'informatica con l'Olivetti». E dopo aver sottolineato che a Torino c'è il quartier generale del gruppo sulle strategie industriali, ha aggiunto che la Fiat tutta italiana del 1994, quella prossima a essere ceduta a General Motors, «fatturava 20 miliardi di euro, ne perdeva 2 e vendeva 1,7 milioni di auto» per lo più in Italia, mentre Stellantis è un player mondiale da 5,5 milioni di veicoli, leader in Sud America. E sul tema rende noto anche uno studio commissionato alla Luiss sui benefici garantiti dall'azienda all'Italia dal 2004 al 2023: 1.700 miliardi tra valore complessivo e ricadute sui consumi - «Per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano 9» - imposte dirette e indirette pagate per 32,2 miliardi, investimenti per la ricerca 53 miliardi contro un miliardo concesso dallo Stato per l'R&S, 123,1 milioni di sussidi pubblici e un saldo negativo sulla Cig di 618 milioni. Secondo Unimpresa, «dal 2000 a oggi» il gruppo «ha ricevuto 18,68 miliardi di risorse pubbliche».

DIFFICOLTÀ

Elkann ammette che il 2025 dell'auto sarà un anno «difficile» e che la produzione risalerà solo nel 2026. In questa direzione ricorda l'attuale successo della Pandina, l'anticipo dell'assemblaggio della 500 ibrida a Mirafiori, l'introduzione delle piattaforme Small e Large a Pomigliano e Cassino, mentre non nasconde i rischi sulla Giga factory per le batterie a Termoli. Il colosso AAC - composto con Total e Mercedes - per gli alti costi dell'energia si focalizzerebbe al momento solo sulla fabbrica in Francia. Stellantis ha raddoppiato la produzione di cambi per le ibride nello stabilimento molisano.

John Elkann crede che «il futuro dell'auto non sia l'industria bellica». E sottolinea che «fra 20 anni si produrranno soprattutto automobili elettriche». Detto questo, oltre alla neutralità tecnologica, spinge l'Europa per «far scendere i prezzi dell'energia» e scrivere «normative e orientare le risorse per raggiungere gli interessi nazionali» come fanno Usa e Cina. Che altrimenti resteranno le uniche a produrre auto.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA