

Elkann: "Per noi l'Italia ha un ruolo centrale. Siamo cresciuti insieme"

Il presidente di Stellantis in audizione in Parlamento: "Senza di noi addio all'auto. Abbiamo preso degli impegni e li rispetteremo"

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Stessa aula, stessi parlamentari, ma le parole del presidente di Stellantis, John Elkann, ribaltano la situazione rispetto ad ottobre, quando l'ex ad Carlos Tavares aveva fatto fatica a reggere la pressione della sala del Mappamondo a Montecitorio. Elkann lo dice in apertura dell'audizione: «Ci siamo preparati con grande attenzione. Perché per noi l'Italia ricopre un ruolo centrale». Parla prima del passato, d'altronde il gruppo «è cresciuto insieme all'Italia», dei passaggi legati agli ultimi venti anni e del futuro, indicando ciò che dovrebbe fare l'Europa per rilanciare auto e transizione. E non crede, sollecitato dalla politica, che il comparto si debba convertire al settore Difesa.

«Meno dell'1% delle aziende fondate all'inizio del Novecento sono ancora in vita. Molti parlavano nel 2004 della Fiat come di un'azienda spacciata, fallita o da nazionalizzare. La mia famiglia si è assunta la responsabilità di difendere l'azienda e chi ci lavorava, investendo risorse e mettendo le basi per il rilancio», dice con orgoglio. E aggiunge: «Senza di noi l'auto in Italia sarebbe scomparsa da tempo come l'informatica dopo l'Olivetti e la chimica dopo la Montedison». Elkann parla del presente, di quello che è oggi Stellantis, gruppo nato nel 2021



Colloqui
Elkann ha incontrato il presidente del Senato (sopra), Ignazio La Russa, e il presidente della Camera, Lorenzo Fontana

con le nozze tra Fca e Psa: «È il quarto costruttore al mondo, è redditizio e fattura 157 miliardi. Vende 5 milioni e mezzo di veicoli, di cui meno della metà in Europa. 20 anni fa lottavamo per la sopravvivenza. Oggi siamo fra i primi costruttori al mondo». Cita i numeri della ricerca della Luiss Guido Carli sull'impatto di Stellantis sull'economia dell'Italia. Bilancia che pende a favore del Paese: «Spero che il bilancio dare-avere tra il Paese e l'azienda non sia più un tema divisivo».

Nella sala con Elkann, che ricorda che il nuovo ad sarà nominato entro giugno, c'è il responsabile del mercato Europa, Jean-Philippe Imparato, la numero uno del mercato Italia, Antonella Bruno, di Alfa e Maserati, Santo Ficili, e dalla responsa-



Non ritengo che il futuro del comparto sia riconvertirsi all'industria bellica perché i due settori sono importanti e possono convivere come dimostrano Usa e Cina

JOHN ELKANN
PRESIDENTE STELLANTIS



bile acquisti Monica Genovese. Elkann ripercorre, da Pomigliano a Mirafiori, i piani illustrati a dicembre al tavolo auto. E aggiunge: «Abbiamo preso una serie di impegni nei confronti di tutti gli attori del settore - dice - questi impegni li stiamo realizzando puntualmente». Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubblica, resterà competitiva nonostante la crisi, «un 2025 che sarà ancora difficile» e una transizione verso l'elettrico tutt'altro che facile.

Da Roma pungola anche la Ue. Le case del Vecchio continente hanno un 40% di svantaggio rispetto ai produttori cinesi «da cui abbiamo molto da imparare». C'è il nodo del costo dell'energia e della necessità di creare una filiera delle batterie:

«Mettere a disposizione 1,8 miliardi da parte della Commissione per produrre batterie è uno sforzo iniziale ma non sufficiente a colmare il divario con la Cina». Sulla transizione continua a sostenere che «l'elettrificazione è la soluzione migliore» per raggiungere la decarbonizzazione, ma al 2035 si possono utilizzare altre tecnologie e tipi di motori. Da qui la spinta sull'ibrido. Sulla possibilità di convertire la filiera dell'auto in industria della Difesa Elkann, sollecitato dalla numero due dei M5s Chiara Appendino e dalla leader Pd Elly Schlein, frena. «Non ritengo che il futuro dell'industria auto sia l'industria bellica perché i due settori sono importanti e possono convivere come dimostrano Usa e Cina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Schivardi (Luiss) "Dal 2004 spesi in ricerca 25 miliardi il gruppo ha investito molto più di quanto ricevuto"

Mi aspettavo numeri più alti rispetto ai contributi ricevuti sia per ricerca e sviluppo sia per gli investimenti. Le quote, rispettivamente 3,8% e 0,88% della spesa, sono molto basse rispetto alla letteratura economica». Fabiano Schivardi è il professore della Luiss Guido Carli che ha analizzato la contabilità del dare e dell'avere, negli ultimi venti anni, tra il gruppo Fiat-Fca, oggi Stellantis, e lo Stato italiano. Cifre che sono state sottolineate da Elkann durante l'audizione in Parlamento.

Professore, non sono mancate polemiche rispetto ai soldi pubblici ricevuti da Stellantis. Dalla sua immagine emerge un quadro differente?

«In venti anni, a fronte di 25,3

SCHIVARDI



L'economista
Fabiano Schivardi è docente del dipartimento di Economia e Finanza della Luiss

miliardi in ricerca e sviluppo, Stellantis ha ricevuto contributi complessivi pari a 966 milioni, che hanno coperto il 3,8% della spesa totale. I sussidi agli investimenti, che nel periodo considerato ammontavano in media a 17,7 milioni di euro all'anno, sono diminuiti fino ad azzerarsi a partire dal 2020. Il valore complessivo è stato di 334,7 milioni. Dal 2014, anno in cui diventano disponibili i dati sulla spesa in conto capitale, Stellantis ha investito 14 miliardi di euro, ricevendo sussidi per 123,1 milioni, pari allo 0,88% del totale».

È l'effetto della produzione Stellantis qual è?

«Il valore della produzione di Stellantis è stato di 668 miliardi. Si deve aggiungere l'effetto indiretto che è stato di 694 miliardi.

Per ogni euro di valore creato dall'azienda se ne generano nove a livello di impatto economico

L'effetto indotto è di 324 miliardi. Il prodotto totale riconducibile all'attività di Stellantis è di 1.686 miliardi. E non è detto che questi fondi si possano definire sempre aiuti. Sono stati prodotti in Italia 16,7 milioni di veicoli. Per ogni euro di valore creato l'impatto economico generale è di 9 euro».

Cosa intende?

«Che i sussidi in ricerca e sviluppo oppure i contributi per gli investimenti non possono essere considerati solo degli aiuti alle imprese. Vengono utilizzati per alzare il livello della ricerca privata oppure per orientare attività e sviluppo in zone più disagiate, come alcune aree del Mezzogiorno».

Il rapporto tra dare e avere è a favore dello Stato, ma avete calcolato anche i soldi usati per i

periodi di cassa integrazione?

«Il meccanismo prevede che le imprese versino al fondo Inps sulla base dell'imponibile previdenziale e, nei momenti di calo dell'attività, attingano. Risorse che non pesano sul fondo dello Stato. Nei venti anni il saldo è negativo per 528 milioni: l'azienda ha preso di più di quanto ha versato. Corrisponde all'1,4% del valore complessivo degli stipendi pagati da Stellantis. Si tratta di un sussidio che non va all'impresa, ma ai lavoratori. L'azienda ha il vantaggio che non deve tenere i lavoratori in produzione nei momenti di calo dell'attività. Una flessibilità, per evitare licenziamenti, garantita dal sistema di welfare del Paese».

— D.LON.

© RIPRODUZIONE RISERVATA