

Auto, Governo con Stellantis e filiera per cambiare le regole Ue

Carmine Fotina Filomena Greco



Stellantis prova a rafforzare il fronte comune in Europa con il Governo italiano e l'industria made in Italy dell'auto. Un passaggio chiave è stato l'incontro che si è svolto ieri tra il ceo Antonio Filosa, il ministro Adolfo Urso e Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera delle imprese del settore. In agenda c'era soprattutto il dialogo con Bruxelles e l'urgenza di rivedere target e tempistiche della decarbonizzazione al 2035, ma è inevitabile che i riflettori siano accesi anche sulla situazione degli stabilimenti italiani del gruppo e sulle misure per rilanciare il settore.

Il quadro è complesso, con dosi massicce di ammortizzatori sociali su tutte le fabbriche, da Mirafiori a Melfi, passando per Atesa, e volumi in picchiata rispetto all'anno scorso, con cali tra il 20 e il 30%. Il passaggio dalla vecchia alla nuova generazione di modelli sta pesando, un fattore che insieme alle incertezze del mercato, giù del 20% rispetto al 2019, e ai problemi legati alla transizione, sta mettendo alla prova l'intero sistema.

«Con il ministro Urso è stato un incontro cordiale, dobbiamo lavorare insieme» ha commentato a margine il ceo del gruppo Stellantis Antonio Filosa, uscendo dalla sede del ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit). Dopo una serie di incontri con esponenti del Governo francese, Filosa ha fatto tappa in Italia. Il Piano Italia presentato a dicembre scorso, come ribadito nell'intervista rilasciata al Sole 24 Ore e uscita domenica 7 luglio, resta al centro del rilancio della produzione in Italia, «i volumi arriveranno grazie alla salita dei nuovi lanci, a cominciare dalla Jeep Compass di Melfi e dalla Fiat 500 ibrida di Mirafiori». Mentre in Europa la partita è tutta concentrata sul superamento del bando ai motori elettrici, alla revisione dei target e all'introduzione di forme di flessibilità. Il nuovo numero uno di Stellantis presenterà a ridosso del primo trimestre del 2026 il nuovo Piano industriale per il Gruppo. «Alcuni punti del Piano Forward 2030 probabilmente cambieranno - ha anticipato

Jean-Philippe Imparato, responsabile Enlarged Europe & European brands di Stellantis, durante una tavola rotonda in vista dell'apertura, oggi, del Salone della Mobilità di Monaco - uno di questi sarà l'elettrificazione al 100% entro il 2030, che non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato».

Il governo, dal canto suo, si deve impegnare su un triplo fronte. C'è il Piano Italia di Stellantis, oggetto ieri di un aggiornamento nella riunione al ministero. C'è poi la partita delle regole europee. Terzo punto, e non meno importante, va sbloccato quell'arsenale di misure per supportare il settore che era stato promesso al tavolo dello scorso marzo, per rimediare almeno in parte al clamoroso taglio di 4,6 miliardi di euro che era stato effettuato nella legge di bilancio. Il Dpcm che ripartisce una nuova tranche del Fondo automotive è stato preparato nei mesi scorsi dal Mimit ma non ha ancora ottenuto il concerto del ministero dell'Economia. Quanto al pressing per rivedere la regolamentazione, il ministero, Stellantis e Anfia - in un comunicato congiunto, a mostrare compattezza - hanno messo in evidenza la necessità di rivedere le attuali normative in tema di veicoli commerciali e di «favorire la produzione di auto di piccole dimensioni», anche qui passando per un'evoluzione regolamentare. Nei prossimi giorni, è la linea comune, sarà intensificato il dialogo con la Commissione e gli altri Stati membri «per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti», passando ad «azioni strategiche». Mimit, Stellantis e Anfia preannunciano inoltre un nuovo incontro a breve anche «per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana». Bisognerà capire se, nel frattempo, saranno arrivati dal Tesoro segnali concreti per sbloccare la nuova tranche di interventi per il settore. Al tavolo di marzo, il Mimit preannunciò un pacchetto da 1,6 miliardi di euro per il solo 2025, con 200 milioni da impiegare per un credito d'imposta sulla ricerca ritagliato sulle esigenze dell'automotive. Sul piatto ci sarebbero anche incentivi dedicati per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri. Ma è tutto ancora da rendere operativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA