

In casa Stellantis l'Italia gioca la partita dei futuri motori

Filomena Grec0



TORINO

Non solo aumento dei volumi produttivi negli stabilimenti italiani ed evoluzione di brand come Maserati e Alfa Romeo. Il footprint industriale di Stellantis in Italia dipenderà anche dalla politica che il Gruppo guidato da Antonio Filosa adotterà nei prossimi anni sul fronte dello sviluppo dei motori tradizionali, a benzina e diesel, e ibridi. Come dimostra la complessa vicenda dello stabilimento di Termoli, l'Italia "dei motori" ha vissuto anni complicati. La fine di modelli storici come il motore Fire prodotto nel polo molisano e la parabola industriale della VM di Cento - acquisita dall'allora Fca e ceduta pochi mesi fa - che produceva i diesel V6 e V8 destinati anche agli Stati Uniti, hanno indebolito la produzione di motori sul versante italiano. A completare il quadro ci sono gli effetti della normativa europea sulla decarbonizzazione e le scelte industriali dell'ex ceo Tavares, che aveva favorito i motori di matrice francese. Il punto ora è capire come e se il nuovo Piano industriale che l'amministratore delegato Antonio Filosa presenterà il 21 maggio potrà dare slancio alle produzioni Made in Italy e riequilibrare così il peso di Francia e Italia all'interno del Gruppo.

I benzina per il segmento A

Qualcosa i vertici del Gruppo hanno già detto a proposito di motori e di prospettive industriali per gli stabilimenti italiani, e qualcosa è già stato fatto. L'area di maggiore attenzione è quella della fabbrica di Termoli, che ha visto tramontare il progetto di diventare la prima Gigafactory italiana - con la joint venture ACC tra Stellantis,

Mercedes e TotalEnergies - e che si ritrova con molte incognite rispetto al suo futuro. Nello stabilimento restano oggi le linee dei motori a benzina GSE in versione 1.0 e 1.5, il GME ed il V6. Emanuele Cappellano, numero uno di Stellantis per l'Europa, durante l'ultimo incontro al Mimit, a gennaio scorso, ha garantito un futuro industriale per il GSE anche dopo il 2030, con l'impegno del Gruppo a sviluppare la versione Euro7 del motore. Per i sindacati si è trattato di un segnale importante, anche se il punto restano i volumi e l'allargamento della gamma di modelli a cui destinare il propulsore Made in Italy. Il GSE 1.0, infatti, è destinato alle vetture di segmento A, dunque Pandina e Fiat 500 ibrida. «Termoli - spiega Marco Laviano della Fim-Cisl di Termoli - ha capacità produttiva per arrivare a un milione di motori all'anno e ad oggi siamo sotto le 450mila unità. La linea del GSE è destinata a sostituire il Fire, andato in pensione, ma produce meno della metà dei volumi. Se si decidesse di lavorare su questa famiglia di motori per renderli adatti a una gamma più ampia di modelli, abbassando le emissioni, allora cambierebbero i numeri in campo».

Stellantis, nel frattempo, ha archiviato la stagione dei motori "francesi" PureTech - sostenuti dall'ex ad Tavares ma forieri di pesanti problemi di affidabilità - sviluppando una nuova generazione di propulsori a benzina turbo, in parte progettati in Italia, ma prodotti in cinque stabilimenti europei. La domanda a cui il nuovo piano industriale dovrà rispondere è se e come l'Italia potrà rafforzare il suo contributo industriale globale nel comparto del powertrain a benzina.

I cambi e i Diesel

L'Italia "dei motori" sembra invece destinata a giocare una partita più centrale sul fronte dei propulsori diesel e dei cambi per gli ibridi. Oltre a Mirafiori, anche Termoli produrrà il nuovo cambio EDCT - modulare e destinato non solo ai motori ibridi ma anche ai plug-in - con volumi stimati per il polo molisano di circa 300mila pezzi e l'impiego tra i 250 e i 300 lavoratori. Un segnale considerato importante anche dai sindacati, che però restano preoccupati per il futuro dei 1.800 addetti della fabbrica. Nella geografia produttiva europea di Stellantis, l'Italia conta due stabilimenti destinati a ospitare la produzione dei cambi elettrificati per tutti i modelli del Gruppo contro la Francia che ne ha uno.

Quanto ai diesel di casa Stellantis, è il polo di Pratola Serra, con oltre 1.500 addetti, a rappresentare la fabbrica italiana di riferimento, dove si lavora a pieno regime da oltre un anno su 15

turni. Qui il nuovo Multijet 4.0 rappresenta il motore diesel di convergenza per tutto il Gruppo, a iniziare dai veicoli commerciali che per il 90% sono equipaggiati con questa alimentazione. Nel 2025 i motori prodotti a Pratola Serra sono stati circa 405mila, di cui l'80% destinati al comparto dei commerciali. «La sfida per Pratola Serra - racconta Umberto Forgione della Fim Cisl- è di intercettare il progetto del futuro Diesel 1.6 ibrido di Stellantis».

© RIPRODUZIONE RISERVATA