

le sfide produttive post fusione

Le cinque fabbriche italiane alla prova del genio Tavares

Per i sindacati l'auspicio della «grande opportunità» L'incognita nuovi modelli

Filomena Greco Il Sole 5-1-21

Torino - L'Italia porta in dote un piano industriale **da 5 miliardi** ancora da completare e volumi di produzione, nei cinque stabilimenti auto fino a ieri in capo a Fca, non all'altezza della capacità produttiva. Anche per questo il mondo sindacale considera la fusione con Psa una *chance*, in attesa di un incontro con il nuovo ceo. **Roberto Benaglia** segretario generale della Fim-Cisl parla di *«una grossa opportunità per gli stabilimenti italiani e la loro prospettiva futura, soprattutto per la messa in sicurezza dell'occupazione»*, **Francesca Re David**, a capo della segreteria della Fiom, sostiene l'idea di un cambiamento storico, *«per invertire un trend sul piano produttivo e occupazionale»*.

Al netto del 2020, anno straordinario sotto tutti i punti di vista, nel corso del 2019 il paese ha perso una posizione nella classifica europea dei produttori di autoveicoli, dal sesto al settimo posto, dopo Germania, Spagna, Francia, Repubblica Ceca, Uk e Slovacchia, con una produzione di autovetture ridotta del 41% nel periodo 2010-2019 rispetto al decennio precedente.

La decisione assunta ieri è «è un fatto epocale» e va nella direzione delle grandi fusioni che tutti gli esperti indicano come necessarie per permettere di migliorare la competitività sui mercati globali come sottolinea **Giorgio Marsiaj**, industriale del settore e presidente dell'Unione industriale di Torino. Una sfida dunque per tutto il mondo della componentistica italiana. *«Auspicio che anche le imprese torinesi e piemontesi – aggiunge Marsiaj – sapranno imitare l'esempio di Fca e Psa, per raccogliere con successo la sfida posta dalla concorrenza internazionale che stimola all'innovazione e al cambiamento»*.

La prima sfida per il tessuto produttivo italiano sarà quella **di integrare il piano industriale a suo tempo annunciato da Sergio Marchionne**, che ha portato tra le altre cose all'implementazione della linea **per la Fiat 500 elettrica a Mirafiori e al progetto di elettrificazione dei modelli, a cominciare dalle Jeep in produzione a Melfi**, con la proposta che Tavares formulerà entro i prossimi mesi. Accelerando sullo sviluppo dei due nuovi modelli "promessi" agli stabilimenti italiani: il Tonale, suv di piccola taglia per Alfa Romeo assegnato a Pomigliano due anni fa, e il nuovo Grecale a marchio Maserati, destinato allo stabilimenti di Cassino.

Con la fusione Fca-Psa, Stellantis guadagna un polo del lusso rappresentato dai brand Maserati e Alfa Romeo radicato in Italia. Marchi con una storia industriale alle spalle, grandi potenzialità sul mercato ma che si portano dietro lacune importanti nella gamma di modelli. Una serie di "debolezze" del sistema produttivo italiano, dunque, restano da risolvere. *«Per noi è importante il ruolo che nel futuro piano industriale avranno i marchi in produzione in Italia come Maserati e Alfa Romeo - ragiona **Ferdinando Uliano** segretario nazionale della Fim-Cisl- e il rafforzamento delle linee Jeep in Italia, ma ci preoccupano in particolare alcune situazioni come ad esempio lo stabilimento di Cassino»*.

Nel polo laziale da pochi giorni si è conclusa la produzione della Giulietta e i volumi degli altri due modelli Alfa Romeo, Giulia e Stelvio, **garantiscono un utilizzo di impianti e addetti intorno al 10-15%**. Il punto è se la nuova Maserati - secondo fonti sindacali il via alla produzione del Grecale è previsto a ottobre del 2021, con le prime prove su strada a marzo - riuscirà a saturare gli impianti.

Il tema dei volumi produttivi resta in primo piano per la Fiom che con Michele De Palma sottolinea come *«la maggior parte delle fabbriche Fca in Italia resta in cassa integrazione e i modelli annunciati non bastano a tutelare né l'occupazione né la capacità di rilancio dell'automotive in Italia»*. **Servono nuovi modelli, insiste il segretario della Fiom di Torino, Edi Lazzi**, *«e un piano industriale che saturi gli stabilimenti italiani»*.

Sul futuro della produzione della Panda a Pomigliano, dove si sta lavorando per allestire l'area produttiva **destinata al suv Tonale per Alfa Romeo**, si giocherà la partita – difficile – del ruolo dell'Italia nel ramo city car, presidiato da Fiat e Lancia e destinato ad adottare la piattaforma Cmp, sviluppata dai francesi.

Nella logica delle sinergie tra i due gruppi, poi, sarà necessario definire quale sarà il ruolo degli Enti Centrali di Mirafiori, un polo da oltre **7mila addetti** perlopiù focalizzati su progettazione e Manufacturing, che ha mantenuto la sua mission all'indomani della fusione con Chrysler e che dovrà convivere con know-how e competenze francesi.

Leggi anche

- [Fca e la scelta del partner, così finisce una caccia lunga 30 anni](#)
- [Tutti contro Toyoda. Quale sarà il target dell'auto elettrica?](#)