

## Stellantis: «Rafforzeremo il piano di investimenti da 2 miliardi sull'Italia, nessun taglio alle fabbriche nel Paese» di Francesco Bertolino

Il responsabile Europa Cappellano: «Ogni impianto avrà la sua missione, la produzione nel 2026 salirà». In arrivo una nuova Alfa Romeo a Melfi, il destino di Fiat, Lancia e Maserati (Fonte: <https://www.corriere.it/> 29 maggio 2026)



Stellantis è pronta a **rafforzare il Piano Italia** che l'anno scorso ha portato il gruppo a effettuare nel Paese 2 miliardi di investimenti e 7 miliardi di acquisti nella filiera. Lo ha detto Emanuele Cappellano, responsabile per il mercato e i marchi europei della casa, senza precisare cifre ma elencando una serie di nuovi modelli destinati agli stabilimenti italiani fra cui una **nuova Alfa Romeo suv a Melfi**, un **furgone ad Atessa** e, a partire dal **2028**, un'auto elettrica da meno di **15 mila euro a Pomigliano**. La e-car potrà avere marchio Fiat o Citroen e potrà essere sviluppata internamente o con un partner: indiscrezioni, non confermate dal gruppo, hanno parlato dell'alleato cinese Leapmotor.

### Il taglio della capacità produttiva

Cappellano ha così fornito qualche dettaglio sul ruolo dell'Italia nella strategia al 2030 di Stellantis presentata dal ceo Antonio Filosa il 21 maggio negli Stati Uniti. Quel piano prevede **un taglio significativo alla capacità produttiva del costruttore in Europa** per adattarla al ridimensionamento delle vendite sul mercato locale e alle crescenti difficoltà di esportazione di vetture europee negli Stati Uniti e in Cina. Stellantis intende ridurla di 800 mila unità, da 4,3 a

3,5 milioni, convertendo alcune fabbriche e «ospitando» in altre costruttori alleati, anzitutto cinesi. «Il piano di tagli alla capacità produttiva non riguarda assolutamente l'Italia e le fabbriche italiane», ha detto Cappellano che il 15 giugno incontrerà i sindacati a Roma (prima dell'audizione di Filosa in Parlamento, in agenda il 17 giugno).

### **Il destino di Maserati, Alfa e Lancia**

Cappellano ha assicurato che ogni impianto italiano avrà la sua missione, anche se al momento i piani produttivi a lungo termine di ogni fabbrica restano in qualche caso riservati e in altri non ancora definiti. Così come quelli dei marchi. La strategia per Maserati sarà presentata a dicembre, mentre **Lancia dovrà trovare una collocazione «sinergica» con Fiat che, assieme a Peugeot, Jeep e Ram, è uno dei quattro brand destinatari del 70% dei 60 miliardi di investimenti previsti da Stellantis di qui al 2030.** Quanto ad Alfa Romeo, Giulia e Stelvio saranno rinnovate, a Melfi arriverà **un nuovo SUV**, mentre più a medio termine il gruppo sta lavorando a **una nuova berlina di medie dimensioni** sulla scia della Giulietta e della 147.

### **La produzione nel Paese**

Questi gli annunci per il futuro. Il presente degli stabilimenti italiani racconta però di una situazione ancora difficile, con lo stabilimento di **Cassino che è il più in difficoltà tanto da aver lavorato solo 24 giorni negli ultimi cinque mesi.** Pur in un contesto complesso, Cappellano ha comunque previsto che «la produzione del 2026 in Italia sarà più alta del 2025», chiuso con meno di 400 mila veicoli assemblati. Il manager ha tuttavia sottolineato che l'obiettivo di un milione di veicoli all'anno non è mai stato confermato dal gruppo.

### **Le richieste al governo**

Per aumentare la produzione, Stellantis sta puntando sul **lancio di nuovi modelli a minor prezzo che possano aumentare la sua quota di mercato in Europa e quindi la produzione locale.** Il gruppo sta però anche dialogando con il governo per creare le condizioni per ulteriori investimenti. «Chiediamo misure sull'energia perché in Italia costa più o meno 200 euro a kilowattora che è il doppio della Francia e la Spagna viaggia tra 40 e 50 euro», ha calcolato Cappellano.

### **Le pressioni sull'Europa**

Parallelamente, Stellantis auspica una pronta revisione delle regole europee sulle emissioni, in particolare sui furgoni, la cui domanda complessiva in Europa è stagnante. «Le vendite di veicoli commerciali elettrici sono ferme all'11%, mentre per le regolamentazioni europee dovremmo essere sopra al 20%», ha spiegato. «Rischiando pesanti multe, non solo noi ma anche i nostri concorrenti». Il manager vede però segnali incoraggianti nell'Industrial Accelerator Act presentato

dalla Commissione Ue a marzo che prevede, fra l'altro, una serie di **benefici per le auto e i componenti Made in Europe**, nonché un obbligo per i gruppi extra-europei desiderosi di vendere sul continente di localizzare la produzione in Europa e condividere le tecnologie con aziende europee. Una normativa, dalla cui approvazione e declinazione, probabilmente dipenderanno le scelte produttive e di approvvigionamento di componenti di Dongfeng, Leapmotor e altri eventuali alleati di Stellantis.