

Confindustria: «Senza lo stop alla guerra rischio stagnazione»

Congiuntura Flash

Fontana (Direttore CsC): «Se superiamo l'estate così, ci avviciniamo alla recessione»

Scenario in deterioramento con lo stretto di Hormuz bloccato e petrolio più caro

Nicoletta Picchio

Con la guerra in Iran lo scenario continua a deteriorarsi: il petrolio resta troppo caro perché la tregua in Medio Oriente non ha riaperto lo stretto di Hormuz. «Gli indicatori stanno talmente tanto procedendo verso il negativo che, se non si ferma al più presto questa guerra, se non si fermano i suoi impatti rischiamo di precipitare molto rapidamente in uno scenario che è quello di stagnazione, per ora, se non qualcosa di peggiore», ha sottolineato il direttore del Centro studi di Confindustria a margine del Festival di Trento. E ha aggiunto «Se superiamo l'estate così, senza uno stop alla guerra ed una riapertura dello stretto di Hormuz, ci avvicineremo molto allo scenario recessivo».

Con il prolungarsi dello shock dettato dalla guerra, si va ampliando l'impatto sulle economie: balza l'inflazione, che cresce anche in Italia, scende ancora di più la fiducia delle famiglie e il calo si estende a quella delle imprese, rischia di bloccarsi il canale del credito. I consumi e i servizi sono a rischio frenata, l'unico driver della produzione dell'industria sono per ora gli investimenti del Pnrr, definito «cruciale per la crescita»: i prossimi mesi saranno decisivi per «verificare la capacità delle misure realizzate di produrre risultati duraturi in termini di crescita economica, efficienza amministrativa, riduzione dei divari» e che comunque l'Italia è

tra i migliori nella Ue nello stato di avanzamento.

Ma sugli investimenti è possibile una frenata: i dati congiunturali evidenziano un indebolimento nei due mesi di guerra. Nel primo trimestre sono calate le richieste di credito delle imprese per finanziare gli investimenti, a causa dello scenario avverso, sebbene il tasso non sia salito, 3,38% a marzo. Ad aprile si è ridotta ancora di più la fiducia di chi produce beni strumentali.

È il quadro che emerge da Congiuntura Flash del Centro studi Confindustria, che al Pnrr dedica un focus. Petrolio, quindi, ancora caro, 105 dollari al barile a maggio. Questa guerra impatta meno di quella in Ucraina sul prezzo del gas: a maggio è 46 euro kwh, ma ben più alto dei 28 euro di fine 2025. L'inflazione sale, 2,7% in aprile, i prezzi energetici hanno segnato +9,2% all'anno, mentre i prezzi core rallentano, +1,7 per cento. I mercati si aspettano che la Bce inizi a giugno a rialzare i tassi, ora al 2 per cento.

Nel primo trimestre gli occupati sono aumentati di +0,1%, sostenendo un poco i redditi reali, ma la fiducia delle famiglie ha continuato a scendere. Con il protrarsi della guerra è a rischio la spesa degli stranieri per il turismo; i servizi sono a rischio stop. L'industria tiene, ma c'è un peggioramento in vista: il PMI segna una domanda più debole e ci sono riduzioni delle attese sulla produzione.

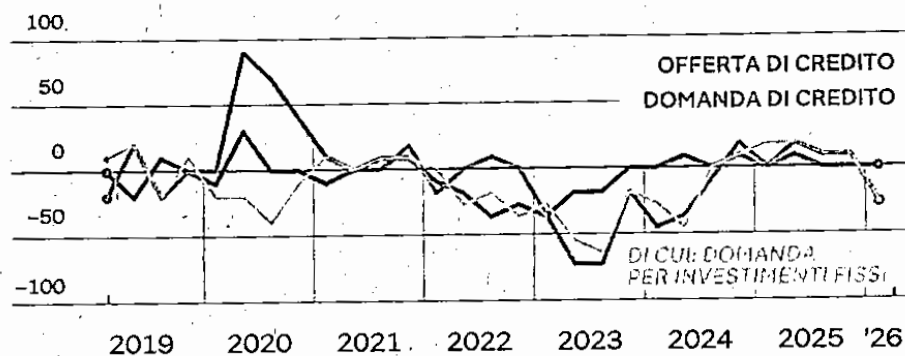
L'export è resiliente: nei primi tre mesi del 2026 le esportazioni italiane hanno continuato a crescere, +4,0% in valore sul quarto trimestre 2025. A marzo la crescita delle vendite si è consolidata nonostante il crollo in Medio Oriente, -52,5% tendenziale da +15,2%, compensato a +84% in Svizzera, +23,9% in Cina e nei principali paesi Ue. Nell'Eurozona l'industria è debole, e i servizi sono in sofferenza.

Sul Pnrr, le procedure attivate riguardano 191 miliardi, gli impegni finanziari 174,5 miliardi. La spesa effettuata è pari a 113,5 miliardi a

Il quadro economico

L'INCERTEZZA DELLA DOMANDA DI CREDITO

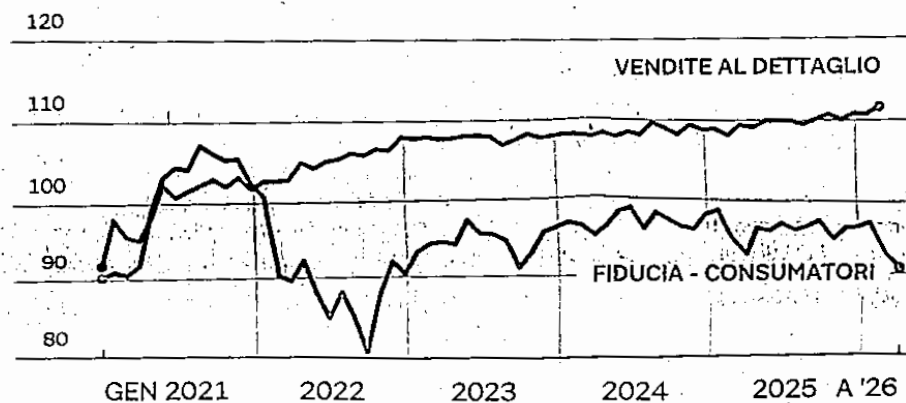
Italia, imprese, indagine BLS, dati trimestrali, percentuale netta



Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Banca d'Italia

IL CROLLO DELLA FIDUCIA MINACCIA LA CRESCITA DEI CONSUMI

Italia, dati mensili. Indici: 2021 = 100, volume destag.



Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Istat

febbraio, ma il monitoraggio ha ritardi e disallineamenti. Le ultime stime Csc prevedevano a 35 miliardi la spesa nell'intero 2026, motivo per cui gli investimenti Pnrr restano la principale spinta al pil. Al 29 aprile 2026 risultano raggiunti 416 traguardi e obiettivi su 575, oltre il 72% del totale previsto, a fronte di una

media del 50% per gli altri paesi beneficiari. Con il pagamento entro maggio della nona rata le risorse incassate salirebbero a 166 miliardi di euro, oltre l'85% della dotazione complessiva del Piano.

Tuttavia la fase finale dell'attuazione appare più complessa rispetto alle precedenti, poiché riguarda soprattutto gli investimenti infrastrutturali e interventi caratterizzati da tempi di realizzazione più lunghi e con maggiori criticità operative. Il 70% delle risorse impegnate riguarda progetti ancora non completati.

6

Nei primi tre mesi del 2026 le esportazioni italiane sono cresciute del 4% in valore sul quarto trimestre 2025

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOMOTIVE

Stellantis, accordo con Dongfeng per la produzione in Francia

Matteo Meneghello — a pag. 27

Stellantis, intesa con Dongfeng per la produzione in Francia

Automotive

Siglato anche un accordo con Jaguar Land Rover per il mercato americano

Prende forma il modello di alleanze stratificato prefigurato da Filosa

Matteo Meneghello

Dopo l'accordo con Leapmotor in Spagna e Dongfeng in Cina, Stellantis annuncia altre due alleanze: la prima, sempre con Dongfeng, ma questa volta per la produzione in Europa (sul modello dell'accordo con Leapmotor, ma con ogni probabilità applicato al sito francese di Rennes); la seconda con Jaguar Land Rover, sul mercato Usa. Si inizia a delineare con maggiore esattezza, in questo modo, il modello di alleanze stratificato e «non univoco» che il ceo di Stellantis, Antonio Filosa, aveva prefigurato in queste settimane. Oggi, in occasione dell'appuntamento del Capital Markets Day di Auburn Hills, a Detroit, saranno forniti gli ultimi dettagli a definizione del quadro, con il gruppo italo-francese chiamato a svelare il nuovo piano di sviluppo che dovrebbe riportarlo a generare cassa in maniera continuativa, attraverso una ridefinizione della sua struttura, nella necessità di governare i venti contrari che stanno soffiando sul mercato americano, cinese ed europeo.

Intanto ieri la **Fiom**, presentando un dossier con le proprie proposte per il rilancio, ha denunciato che il gruppo «in Italia ha perso in 5 anni 12.265 posti di lavoro. Dal 2021 la svalutazione degli asset ha superato 1,3 miliardi: ora servono modelli mass market e

investimenti. Va favorito l'ingresso di nuovi costruttori, con jv che prevedano la presenza dello Stato».

La spinta di Dongfeng

Dopo avere annunciato la scorsa settimana un'alleanza per lo sviluppo sul mercato cinese, ora Stellantis e la cinese Dongfeng svelano lo step successivo del patto e annunciano di puntare anche a creare una joint venture in Europa, che includerà una potenziale produzione in Francia. I due gruppi hanno firmato un accordo preliminare che coprirà le attività di vendita e distribuzione, produzione, acquisti e ingegneria focalizzate sui veicoli a nuove energie (Nev) di Dongfeng. La joint venture sarà controllata al 51% da Stellantis, con il 49% ai cinesi.

Stellantis ha già all'attivo una jv con l'altro suo partner cinese, Leapmotor, il cui raggio d'azione è destinato ad ampliarsi dalla distribuzione alla produzione, con piani per costruire congiuntamente due modelli in Spagna e, possibilmente in seguito, trasferire la proprietà di una fabbrica Stellantis nel Paese alla stessa joint venture.

Le due jv cinesi aiuteranno il gruppo a saturare la capacità produttiva dei suoi stabilimenti europei (martedì Stellantis ha anche annunciato piani per avviare la produzione in Italia di auto elettriche economiche e di piccole dimensioni).

Dongfeng è un attore relativamente nuovo in Europa e vende auto solo in una manciata di mercati, tra cui Italia e Polonia. Tuttavia la casa automobilistica statale cinese, partner di lunga data di PsA (per questa ragione possiede una piccola quota di Stellantis, nata dalla fusione della stessa PsA con Chrysler, pari a circa l'1,5%) ha ambizioni globali, puntando a vendite annuali di almeno 4 milioni di veicoli entro il 2030, di cui oltre il 40% fuori della Cina.

La jv con Stellantis, come hanno confermato le due aziende, cercherà di vendere i veicoli a nuove energie a marchio premium Voyah di Dongfeng in alcuni mercati europei. L'intesa annunciata ieri era in un certo senso attesa, dopo che le stesse due parti, la settimana scorsa, avevano raggiunto un accordo in base al quale Dongfeng produrrà auto a marchio Jeep e Peugeot in Cina, foriero, avevano dichiarato i vertici, di «ulteriori sviluppi». Come parte del nuovo step dell'accordo, i partner intendono esplorare la produzione locale di modelli Dongfeng nello stabilimento Stellantis di Rennes, in Francia, nel rispetto dei re-



quisiti di produzione richiesti dall'Unione europea.

Il rilancio negli Usa.

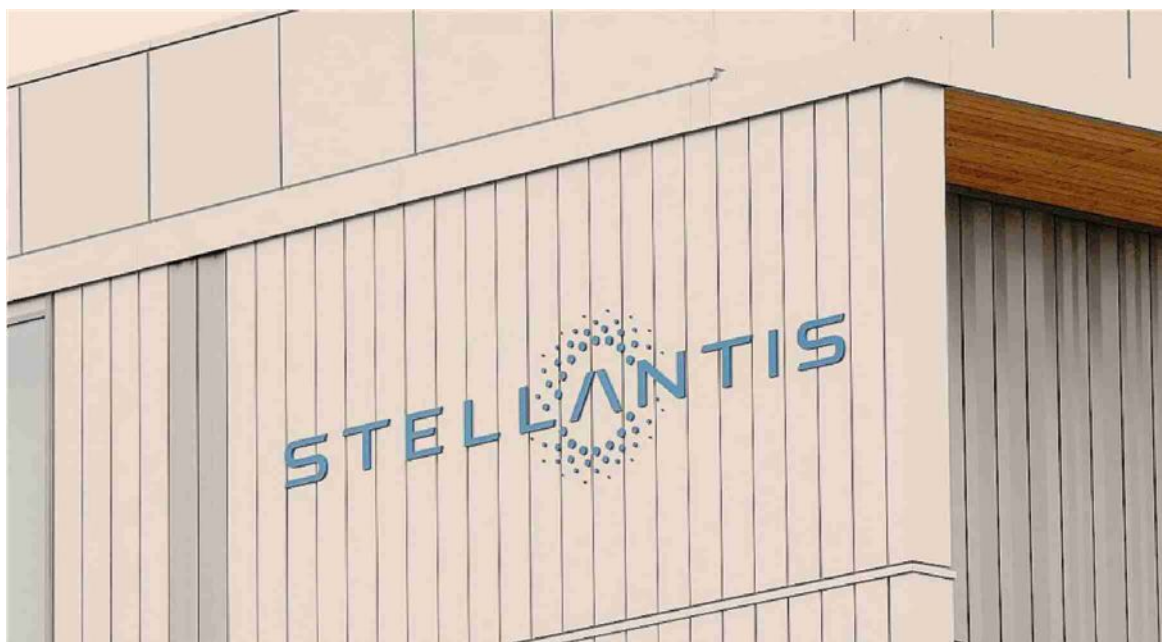
Sempre ieri, Stellantis ha annunciato di avere in programma di sviluppare automobili sul mercato nordamericano anche attraverso una collaborazione. Il partner identificato è la britannica Jaguar Land Rover. Le due aziende – si legge in un comunicato – esploreranno opportunità di collaborazione sullo sviluppo dei prodotti nel Paese. Si tratta del primo accordo del genere che Filosa stringe negli Stati Uniti, un mercato redditizio a cui l'azienda sta dando la priorità. Per JLR, controllata dall'indiana Tata Mo-

tors Passenger Vehicles, la collaborazione negli Usa con Stellantis cade in un momento in cui le sue finanze hanno subito un duro colpo a causa dei dazi. Gli Stati Uniti rappresentano un mercato di crescita chiave per il marchio inglese, che gode di grande popolarità con i SUV di lusso Defender e Range Rover, ma che non ha una presenza produttiva nel Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La joint venture sarà controllata al 51% da Stellantis e al 49% dai cinesi.

Negli Usa invece il gruppo esplorerà con JLR opportunità di collaborazione sullo sviluppo dei prodotti



L'appuntamento.

Oggi Stellantis svelerà il piano industriale



CGIL: L'ESECUTIVO IGNORA IL SUD I piani di Stellantis senza l'Italia

■ Collaborazioni con chiunque ma nessun posto di lavoro in Italia. Oggi a Detroit il piano industriale di Stellantis ma il nuovo corso dell'ad Filosa visto dall'Italia sembra solo fumo. Il segretario confederale della Cgil, Christian Ferrari: «Il governo ha dimenticato il Mezzogiorno» **CIMINO ALLE PAGINE 8 e 9**

IL GRUPPO HA RICEVUTO 19 MILIONI DI EURO DALLO STATO Stellantis, alleanze con Cina e Usa ma nessun posto di lavoro in Italia

■ Collaborazioni strategiche con chiunque ma nessun posto di lavoro in Italia. In attesa della presentazione del nuovo piano industriale di Stellantis, oggi all'Investor Day di Detroit negli Usa, il nuovo corso inaugurato dall'amministratore delegato Antonio Filosa dall'Italia sembra solo fumo.

Il gruppo presieduto da John Elkann ha annunciato in questi giorni due joint venture: una con la cinese Dongfeng in Europa e una con Jaguar Land Rover negli Stati Uniti. Con il colosso cinese l'ex Fiat collabora da oltre trent'anni ma da poco è stata rafforzata la partnership in Cina per produrre veicoli a nuova energia a marchio Peugeot e Jeep nello stabilimento di Wuhan per il mercato cinese e destinati all'esportazione dal 2027. Mentre in Europa Stellantis si occuperà della vendita, la distribuzione, la produzione dei nuovi veicoli elettrici di Dongfeng che, con il marchio Voyah, entrerà in alcuni mercati europei. I futuri modelli elettrificati, però, non saranno prodotti in Italia ma nello stabilimento di Rennes, in Francia. Così Dongfeng aiuta Stellantis a saturare l'impianto francese e in cambio evita i dazi sull'import.

«Questo nuovo capitolo consentirà di offrire una gamma ancora più ampia di prodotti a prezzi competitivi, valorizzan-

do la presenza globale di Stellantis», ha commentato l'ad. Anche il memorandum d'intesa con Jaguar Land Rover, un'intesa non vincolante, per «possibili sinergie nello sviluppo di prodotti e tecnologie» non porta nulla all'Italia. «Possiamo creare valore per entrambe le organizzazioni, restando focalizzati nell'offrire ai clienti i prodotti che amano» ha sottolineato Filosa. E poi c'è la Spagna: nei giorni scorsi Stellantis ha annunciato anche il rafforzamento della partnership con la cinese Leapmotor nello stabilimento di Saragozza per la produzione del nuovo suv di Opel e il rafforzamento del sito di Madrid, a cui potrebbe essere assegnato un nuovo modello dell'industria cinese.

Il gruppo, che negli anni ha ricevuto dallo stato italiano 19 milioni di euro in contributi pubblici, ha promesso al nostro paese solo la produzione di auto elettriche compatte e a prezzo contenuto a Pomigliano d'Arco. Ma solo dal 2028. Mentre il destino di Cassino e di Mirafiori rimane ignoto. L'ipotesi di convertire l'impianto laziale per l'industria bellica non è del tutto esclusa, tanto che il presidente della Regione, il meloniano Francesco Rocca, ha chiesto un incontro al ministro delle Imprese Urso per chiedere rassicurazioni

sull'impatto occupazionale. «Non posso fermare le politiche industriali, anche militari, se c'è un indirizzo che va in quella direzione», ha risposto il governatore alle opposizioni in consiglio regionale. Dicendosi in ogni caso pronto «ad adottare immediatamente azioni fortissime per tutelare e garantire il territorio».

«La situazione globale di Stellantis è molto delicata, ma in Italia è assolutamente emergenziale», ha spiegato il segretario nazionale Fiom Cgil e responsabile settore mobilità, Samuele Lodi. «L'annuncio su Pomigliano è la risposta a una nostra rivendicazione, ma questo non può bastare perché nel corso degli anni non ci sono stati investimenti e interventi sui macchinari, sugli impianti e sulle linee da parte di Stellantis tali da poter riuscire a produrre quel famoso milione di vetture all'anno annunciato dal ministro Urso». Peraltro, alla luce della produzione prevista per Pomigliano, appare discutibile per il sindacato dei metalmeccanici della Cgil «la scelta di abbandonare il progetto della gigafactory a Termoli, siamo l'unico Paese costruttore a non



avere un'autonoma produzione di batterie, non è sostenibile essere dipendenti dall'estero».

Secondo i dati prodotti dal centro studi del sindacato, dal 2020 al 2025 il gruppo automobilistico ha venduto 756 mila vetture in meno, con le maggiori perdite registrate in Europa e Nord America. La situazione è particolarmente grave in Italia: negli ultimi due anni la produ-

zione totale (automobili e veicoli commerciali leggeri) è stata di 479.938 unità nel 2024 e 381.094 nel 2025. Con la perdita di 12.265 lavoratori, mentre il 56% di chi è rimasto in Stellantis è interessato da ammortizzatori sociali. «Il dossier deve essere preso in capo dalla presidenza del Consiglio per

arrivare a un accordo complessivo che provi a difendere e rilanciare Stellantis e l'automotive nel nostro Paese». **lu. ci.**

Fiom Cgil: «Grave la situazione dell'automotive, la premier tolga il dossier a Urso»



Pomigliano d'Arco, Stellantis foto di Alessandro Garofalo / LaPresse



CHRISTIAN FERRARI, SEGRETARIO CONFEDERALE DELLA CGIL

«La questione meridionale che il governo ignora»

LUCIANA CIMINO

■ ■ «C'è ancora una questione meridionale e in questo momento dovrebbe essere la priorità per il Paese». Christian Ferrari, segretario confederale della Cgil, oggi introdurrà la giornata di confronto organizzata dal sindacato sul Mezzogiorno. Saranno presenti i presidenti delle regioni meridionali - Alessandra Todde (Sardegna), Roberto Occhiuto (Calabria), Antonio Decaro (Puglia) - con il presidente dell'Anci Gaetano Manfredi e Raffaele Fitto, vicepresidente della Commissione europea.

Qual è il messaggio che volete mandare?

La questione meridionale è completamente sparita dalle politiche nazionali, il governo in tutti questi anni non si è occupato di Mezzogiorno. Non solo, la maggioranza ha anche approvato la legge Caldesoli sull'autonomia differenziata, alimentando un progetto che mira a dividere il paese.

La premier ha nominato un sottosegretario apposta, l'ex segretario della Cisl Luigi Sbarra, non è bastato?

Il problema non sono le formule burocratiche o le nomine istituzionali, ma le scelte politiche di fondo. In questi anni, con la Zes unica

e la riforma delle politiche di coesione, abbiamo assistito a un processo di progressiva concentrazione dei poteri e delle risorse in capo a Palazzo Chigi. Distanziando i territori, escludendo le parti sociali, con gli effetti che sono sotto gli occhi di tutti. Meloni parla dei suoi grandi successi, ma la realtà è un'altra. Se non c'è una prospettiva industriale, se il lavoro è sempre più povero e i salari sempre più bassi, se i ragazzi sono costretti a emigrare, evidentemente siamo di fronte al fallimento delle ricette della destra e, quindi, alla necessità di dare vita a una linea politica alternativa.

Nel vostro documento c'è un passaggio specifico sullo spopolamento del Meridione.

È una vera emergenza nazionale. Le cause sono l'assenza di opportunità e le condizioni di lavoro: nel Sud i salari sono di gran lunga più bassi della media nazionale e ben la metà dei lavoratori poveri italiani vive a quelle latitudini. E poi c'è una drammatica carenza di infrastrutture materiali e sociali. Meloni alimenta una lettura infondata e anche autoassolutoria della questione meridionale.

In che direzione è andato il governo in questi anni?

Si è concentrato su due aspetti. Da

un lato si è illuso di poter affrontare la crisi economica e industriale attraverso la delega in bianco alle imprese e i soliti incentivi automatici. Dall'altro ha puntato su grandi opere simboliche, come il ponte sullo Stretto, che non rispondono ai bisogni dei cittadini del Mezzogiorno e sottraggono rilevanti risorse alle loro vere priorità. L'unica prospettiva che offrono è quella di un paese deindustrializzato e fondato sul terziario povero. E questo non solo per il Meridione, ma per tutta l'Italia.

Alcune delle vertenze più importanti al ministero delle Imprese riguardano proprio impianti nel Sud Italia: ex Ilva, Sulcis, Pomicino d'Arco.

È necessario un piano pubblico di rilancio produttivo che miri a costruire nuove filiere industriali radicate in quei territori. Le direttrici strategiche su cui puntare sono la componentistica elettrica, le batterie, l'automotive, la microelettronica, la chimica, l'economia del mare. Il sud, soprattutto, può diventare l'hub europeo delle energie rinnovabili, ma perché ciò accada è cruciale un ruolo attivo dello Stato. Serve aprire una nuova stagione di intervento pubblico diretto.

Il ministro Urso ha però parlato

spesso di conversione al settore bellico come soluzione per le industrie in crisi.

A questa tragica illusione di risolvere la crisi esistenziale del modello industriale europeo attraverso la riconversione in economia di guerra noi diciamo un secco no. Rifiutiamo un modello di sviluppo del Mezzogiorno, dell'Italia e dell'Europa che si basi sulle politiche di riarmo. C'è invece bisogno di un grande piano di infrastrutturazione diffusa che parta dalle basi: dai servizi essenziali, dalle strade, dalle ferrovie, dai collegamenti, dal garantire ai cittadini e alle cittadine del Mezzogiorno i diritti sociali fondamentali a partire dalla sanità, dall'istruzione e dal lavoro dignitoso. Dalla società meridionale sta emergendo una fortissima domanda di partecipazione e di cambiamento, come dimostrano la battaglia contro l'autonomia differenziata e la vittoria del No al referendum. La Cgil intende ripartire anche da questo protagonismo per aprire una nuova fase di mobilitazione generale.

Il modello di sviluppo del Mezzogiorno non si può basare sulle politiche di riarmo. Bisogna investire al sud per fermare la deindustrializzazione del paese, altro che Ponte



“Rischio stagnazione o anche peggio” allarme Confindustria

di **ROSARIA AMATO** ROMA

Il petrolio in forte aumento che già si riflette sull'inflazione in Italia e in Europa, la fiducia in calo, sia per le imprese che per le famiglie. Dall'industria, al turismo, fino al credito bancario e ai consumi, l'economia è appesa alla guerra in Iran, rileva l'ultimo report di Confindustria sulla congiuntura.

«Lo scenario continua a deteriorarsi», sottolineano gli analisti, spiegando che più il prezzo del petrolio rimane ai livelli insostenibili attuali, 105 dollari al barile a maggio, più si amplia l'effetto sull'economia. «Gli indicatori stanno talmente tanto procedendo verso il negativo - rileva il direttore del

Centro studi di Confindustria, Alessandro Fontana - che, se non si ferma al più presto questa guerra, se non si fermano i suoi impatti, rischiamo di precipitare molto rapidamente in uno scenario che è quello di stagnazione, per ora, se non qualcosa di peggiore». Se questa situazione dovesse prolungarsi oltre l'estate, «ci avvicineremo molto allo scenario recessivo», avverte.

Sono già visibili i segni più evidenti dell'impatto della chiusura dello Stretto di Hormuz: una prima frenata degli investimenti, trainati ormai solo dalle ultime battute del Pnrr, indebolimento della produzione industriale in tutta l'Eurozona, e per i servizi va anche peggio. Preoccupazione in particolare per il turismo: se il mese di marzo mostrava ancora indicatori positivi, «la crescita della spesa

dei turisti stranieri è a rischio col proseguire del conflitto nel Golfo». L'inflazione mette a rischio i consumi, con le famiglie che ancora non si sono riprese dall'impenata del 2022. Se la variazione annua per l'Italia è inferiore alla media Eurostat (2,8% contro il 3% dell'Eurozona e il 3,2% della Ue-27), quella mensile è decisamente superiore, 1,6% contro l'1% dell'area euro e lo 0,9% della Ue-27. Molto più dello 0,5% della Germania, dello 0,7% della Spagna e anche dell'1,2% della Francia. L'impatto peggiore, secondo l'Unione Nazionale Consumatori, è dovuto alla scarsa concorrenza, «soprattutto per quanto riguarda carburanti, luce e gas, ma anche nel settore distribu-

Per il centro studi degli industriali “lo scenario continua a deteriorarsi” Eurostat vede l'inflazione sopra il 3 per cento



Stellantis amplia le alleanze accordi con Dongfeng e Jaguar

L'ad Filosa presenta oggi
la strategia del gruppo
Ma intanto stringe
collaborazioni per i mercati
europeo e americano

dal nostro inviato

DIEGO LONGHIN

DETROIT

Quattro alleanze nel futuro di Stellantis. Le ultime due portano il nome di Dongfeng, con la creazione - dopo quella cinese - di una seconda joint venture dedicata all'Europa, e Jaguar Land Rover. Con la casa britannica di proprietà della indiana Tata Motors, la stessa che sta per acquisire Iveco, la discussione è alle battute iniziali, ma l'attenzione è tutta rivolta al mercato americano. Si va poi ad aggiungere la partnership con Leapmotor, ereditata dall'ex ad Carlos Tavares, che ha già prodotto un'intesa sulla Spagna per utilizzare le fabbriche di Saragozza e Madrid.

Con Dongfeng l'accordo punta a una collaborazione su vendite, distribuzione, produzione, acquisti e ingegneria. La joint venture si occuperà di distribuire le auto premium Voyah in Europa. La nuova entità sarà guidata da Stellantis, che de-

terrà il 51% delle quote, mentre il restante 49% farà capo a Dongfeng, partner da 34 anni. E dopo l'annuncio della produzione di vetture Peugeot e Jeep a Wuhan, nel sito di Rennes in Francia si costruiranno le auto cinesi. Per Filosa gli accordi permetteranno di «offrire una gamma di prodotti più ampia, valorizzando la presenza globale del gruppo».

Intese a geometria variabile, in parte definite e in parte ancora da costruire. Un poker, se si considera la possibile partnership sulla fabbrica di Cassino, che l'ad Antonio Filosa ha calato sul tavolo nei giorni precedenti all'Investor Day. Il senso lo spiegherà oggi agli analisti riuniti nell'auditorium del quartier generale americano di Auburn Hills, insieme agli obiettivi finanziari del gruppo che ha dovuto svalutare oltre 22 miliardi di euro nell'ultimo bilancio per innescare un cambio di strategia. Il manager italiano tiene ancora coperta una carta: non è ancora chiaro il futuro dello stabilimento laziale e quale sarà il nuovo alleato industriale. Invece per la e-car che dal 2028 uscirà dalla fab-

brica di Pomigliano d'Arco, nuova utilitaria full electric a 15mila euro, tutti gli indizi portano a una sola soluzione: sarà sviluppata con il supporto di Leapmotor con marchio Fiat. Al pari della Opel che nascerà nel sito di Figuerelas.

Alla vigilia dell'Investor Day la **Fiom** ha presentato le richieste a Filosa, sottolineando che l'alleanza con Dongfeng non ha effetti per l'Italia, dove la situazione di Stellantis è stata definita un'emergenza tra la cassa integrazione, i livelli produttivi e la diminuzione dei posti di lavoro, oltre 12mila, negli ultimi cinque anni da parte del costruttore che ha come primo azionista Exor. Holding che ieri ha riunito l'assemblea, approvando il bilancio e la nomina di Png Chin Yee, Cfo di Temasek, e di Benedetto Della Chiesa come membri non esecutivi del cda.



Stellantis: «Joint ventures con i cinesi di Dongfeng»

Stellantis e la cinese Dongfeng Group hanno firmato un memorandum d'intesa non vincolante per espandere ulteriormente la loro partnership che dura da 34 anni, con l'intenzione di creare una joint venture con sede in Europa per la vendita, la distribuzione, la produzione, gli acquisti e l'ingegneria dei veicoli a nuova energia di Dongfeng, con un focus iniziale su mercati selezionati in Europa. Nell'ambito del progetto, precisa una nota, i partner intendono costituire una nuova joint venture con sede in Europa, guidata da Stellantis e detenuta al 51 e 49. Stellantis ha anche firmato un memorandum con Jaguar Land Rover per valutare opportunità di collaborazione nei prodotti negli Stati Uniti. Ieri intanto la **Fiom** ha evidenziato che dall'analisi dei bilanci di Stellantis emerge

che «in Italia sono stati persi in 5 anni 12.265 posti di lavoro». Attualmente circa il 56% degli addetti di Stellantis è interessato da ammortizzatori sociali. Tra il 2004 al 2025 la produzione di automobili è calata di 590.722 unità. Considerando anche i veicoli commerciali, la perdita complessiva di volumi è stata pari a 619.642 unità. Nel 2025 sono state prodotte 214.376 auto, con un ulteriore calo rispetto al 2024.



Stellantis, intesa con Dongfeng per gli stabilimenti in Francia

Negli Stati Uniti allo studio un accordo con Jaguar Land Rover. Oggi il piano

DAL NOSTRO INVIATO

DETROIT Dopo la Spagna con Leapmotor, ora la Francia. Continua la strategia che vede Stellantis allearsi con i grandi costruttori asiatici in Europa. Ieri, l'ex Fiat ha annunciato la costituzione di una nuova joint venture al 51,49% con Dongfeng per la vendita e la distribuzione di veicoli a nuova energia a marchio Voyah nei mercati europei di riferimento. La nuova società — ora alle battute iniziali con la firma di un memorandum d'intesa non vincolante — avrà sede in Europa e includerà attività congiunte di acquisto e ingegneria, valorizzando l'ecosistema cinese dei veicoli ibridi ed elettrici.

La produzione delle nuove vetture Dongfeng avverrà nello stabilimento di Rennes in Francia, in linea con le normative europee e i requisiti del made in Europe. In questo modo il gruppo cinese aiuta Stellantis a saturare l'impianto francese ed evita la scure

dei dazi sull'import di auto cinesi (oggi un 35% di imposte in più che si aggiungono a un altro 10%). Entrambe le società rispetteranno i requisiti di Bruxelles nei meccanismi di incentivazione e negli appalti pubblici per la vendita, noleggio o leasing, essendo le future automobili costruite in Europa. Il testo della nuova normativa stabilisce inoltre che almeno il 70% dei componenti dovrà essere prodotto nel nostro continente, fatta eccezione per le batterie, per cui sono previste disposizioni specifiche. Stellantis ha siglato poi un memorandum d'intesa anche con Jaguar Land Rover per valutare opportunità di collaborazione nello sviluppo prodotto negli Stati Uniti. In base ai termini dell'intesa non vincolante, le due aziende valuteranno possibili sinergie nello sviluppo di prodotti e tecnologie, facendo leva sulle competenze di ciascuna azienda. A inizio mese Stellantis e Dongfeng avevano annunciato il potenziamento della storica joint venture Peugeot Citroën Automobile (Dpca) con sede in Cina e che andrà a produrre nuovi

veicoli a marchio Peugeot e Jeep nello stabilimento di

Wuhan per il mercato cinese e destinati all'esportazione nei mercati globali dal 2027. «I piani annunciati oggi — ha dichiarato ieri Antonio Filosa, ad di Stellantis — portano la collaborazione recentemente rafforzata con Dongfeng a una nuova dimensione, quella di una partnership internazionale al servizio dei clienti di tutto il mondo. Questo nuovo capitolo consentirà di offrire una gamma ancora più ampia di prodotti a prezzi competitivi, valorizzando la presenza globale di Stellantis e l'accesso di Dongfeng all'avanzato ecosistema cinese dei veicoli a nuova energia».

Poi c'è l'Italia. L'utilizzo degli impianti Stellantis nel 2025 «è stato intorno al 23% della capacità installata, comunque sotto il 30%», ha dichiarato ieri Matteo Gaddi, del Centro Studio Fiom Nazionale, durante la conferenza stampa in vista del piano industriale del gruppo che sarà presentato oggi a Detroit. La Fiom ha confermato che sotto il 70% di utilizzo i siti lavorano in perdita. «L'annuncio di

Stellantis di avviare la produzione di e-car a Pomigliano — ha proseguito — è una notizia positiva, ma non può bastare. Stellantis dovrà dare risposte anche sugli altri stabilimenti». Secondo l'ultimo rapporto di Standard & Poor's, i tassi di utilizzo in tre dei cinque principali mercati europei — Regno Unito, Francia e Italia — sono inferiori alla media Ue del 70%: nello specifico 34,2% in Italia, 49,9% in Francia, 9,2% in Uk. E la collaborazione dei nostri carmaker con i costruttori del Dragone può essere un viatico per ridurre i costi fissi.

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

