

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

XIX LEGISLATURA

---

**n. 83**

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 29 dicembre 2024 al 9 gennaio 2025)

### INDICE

GELMETTI: sulle prospettive industriali di Stellantis e su iniziative per il rilancio del settore *automotive* (4-01705) (risp. URSO, *ministro delle imprese e del made in Italy*)Pag. 1389

---

GELMETTI. - *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* -  
Premesso che:

dal 16 gennaio 2021 la FIAT Chrysler automobiles (FCA) e il gruppo francese Peugeot SA sono confluiti nel gruppo "Stellantis", azienda multinazionale di diritto olandese;

l'allora Governo Conte II scelse di osservare passivamente quella che, impropriamente, definiva una "fusione" tra due grandi gruppi industriali;

il Gruppo parlamentare di Fratelli d'Italia, che all'epoca dei fatti era all'opposizione, propose diverse interrogazioni sul tema, sottolineando che non si trattava di fusione, bensì di una vera e propria acquisizione di FIAT da parte di Peugeot, tanto che, nel prospetto depositato dalle due case automobilistiche, la FIAT veniva definita come parte venditrice;

nell'atto veniva evidenziato come lo Stato francese avesse garantito la sua partecipazione mediante la società Bpifrance (controllata dalla Caisse des depots et consignations, ossia l'equivalente della Cassa depositi e prestiti italiana) e chiedeva che lo Stato italiano agisse di conseguenza, intervenendo per preservare l'economia nazionale ed evitare la configurazione, nell'ambito del nuovo gruppo Stellantis, di posizioni di preminenza da parte della compagine francese e conseguente compressione degli spazi decisionali e dei margini di intervento;

Fratelli d'Italia riteneva fondamentale che a tal fine Cassa depositi e prestiti acquistasse quote di partecipazione azionarie in Stellantis in quantità sufficiente a garantire almeno la parità con quanto detenuto dallo Stato francese attraverso la società Bpifrance; lo stesso COPASIR, a febbraio 2022, sollecitava l'ingresso di CDP nel capitale di Stellantis, evidenziando uno squilibrio azionario a favore della Francia;

a queste richieste non venne dato alcun seguito;

all'epoca, erano in corso trattative che riguardano Iveco, COMAU e altre aziende dell'indotto;

per tutelare un *asset* strategico così importante per la filiera industriale, FdI sollecitava l'allora Governo Conte II ad esercitare la clausola del “*golden power*”;

tuttavia, il Governo di allora decise di non esercitarla né sull'operazione di fusione tra FIAT Chrysler automobiles NV e Peugeot SA, ritenendola non oggetto di obbligo di notifica, né sulla successiva cessione ad Assist digital S.p.A. da parte di FCA Italy S.p.A. di una quota pari al 51 per cento del capitale sociale di FCA customer service, ritenendo che non sussistessero i presupposti per l'esercizio dei poteri speciali;

in sintesi, dunque, il Governo di allora decise di non accogliere nessuna delle sollecitazioni che venivano da Fratelli d'Italia e scelse invece la strada di elargizioni miliardarie a favore di FCA: un prestito da 6,3 miliardi di euro erogato a marzo 2020 da Intesa Sanpaolo a FCA Italy e garantito all'80 per cento da SACE. A fronte di questa garanzia, FCA si era impegnata a utilizzare le risorse a supporto del piano industriale, prevedendo investimenti in Italia per 5,2 miliardi di euro, pagamenti ai fornitori e al personale degli stabilimenti italiani, gestione dei livelli occupazionali attraverso accordi sindacali, nonché divieto di distribuzione dei dividendi ordinari e di riacquisto di azioni proprie;

successivamente, Stellantis ha scelto di rimborsare con un anno di anticipo il prestito, ritrovandosi, così, con le mani libere;

le conseguenze di queste scelte sono rese evidenti dai dati della produzione dei siti italiani di Stellantis;

nei primi sei mesi del 2024 i siti italiani hanno registrato l'ennesima riduzione della produzione: 303.510 tra autovetture e furgoni commerciali contro le 405.870 unità del primo semestre 2023. La perdita più rilevante si registra nella produzione di autovetture, che registra una contrazione del 36 per cento;

il 16 ottobre sono state approvate in Parlamento diverse mozioni che impegnano il Governo a intervenire sulla questione Stellantis e sul settore *automotive* nel suo complesso;

all'inizio del mese di dicembre 2024, Carlos Tavares si è dimesso da amministratore delegato di Stellantis;

nel corso della riunione del 17 dicembre presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, Jean-Philippe Imparato, responsabile Europa del gruppo Stellantis, a seguito di un serrato confronto con il Governo italiano ha modificato il piano industriale assumendo impegni precisi su ciascun stabilimento nel nostro Paese, sul mantenimento dell'occupazione, sul-

le politiche di approvvigionamento della componentistica nazionale e sull'ammontare di investimenti per il prossimo anno;

la riduzione dei volumi produttivi di Stellantis non è un caso isolato in Europa, come testimoniato dagli annunci di altri produttori inclusi Volkswagen e Mercedes, oltre che di numerose imprese della filiera;

il regolamento sulle emissioni di anidride carbonica delle autovetture nuove e dei veicoli leggeri, approvato nel 2019, riflette a giudizio dell'interrogante un approccio ideologico con un disaccoppiamento tra obiettivi ambientali e industriali da subito denunciato con forza dal Governo e sottolineato anche da Mario Draghi nel suo rapporto sul futuro della competitività europea;

l'Italia, dopo anni di inerzia della politica, si è fatta promotrice di un'azione in Europa per modificare questo approccio che avrebbe determinato la desertificazione del settore *automotive*, settore che in Europa impiega 2,4 milioni di lavoratori nell'industria dei veicoli a motore e 12 milioni distribuiti lungo l'intera filiera,

si chiede di sapere:

se, dopo aver cambiato la politica dell'*automotive* in Italia, il Governo ritenga di attivarsi al fine di cambiare anche le regole in Europa per rilanciare un settore strategico per l'economia;

quali azioni di competenza il Ministro in indirizzo stia mettendo in atto per assicurare adeguate risorse a sostegno della riconversione e della riqualificazione industriale delle imprese del settore.

(4-01705)

(23 dicembre 2024)

RISPOSTA. - Dando seguito alla mozione recentemente approvata dall'Aula della Camera sul tema *automotive*, in occasione del tavolo Stellantis del 14 novembre 2024 il Ministro ha chiesto all'azienda di presentare, entro il successivo tavolo di dicembre, un "piano Italia" convincente e sostenibile che indicasse il dettaglio dei modelli e degli investimenti per i singoli stabilimenti italiani, precisando le risorse che l'azienda ha in programma di investire, garantendo una significativa tutela occupazionale. Orbene, il successivo tavolo, tenutosi il 17 dicembre 2024, ha dato le prime risposte concrete a queste richieste. Il responsabile Stellantis Europa ha segnato una discontinuità con il precedente *management*, nell'approccio e nei contenuti. Infatti, durante la riunione è stato presentato il piano Italia, che pone il nostro Paese al centro delle strategie del gruppo, attraverso l'aumento dei modelli in produzione, elettrici e ibridi, e la salvaguardia dei livelli occupazio-

nali, in linea con gli investimenti produttivi e avviando processi di inserimento, aggiornamento e riqualificazione del personale.

Il gruppo, pur in un momento di crescenti difficoltà del settore nel mondo, ha ribadito di voler portare avanti il proprio piano industriale in Italia con risorse proprie, senza incentivi pubblici alla produzione, prevedendo per il 2025 circa 2 miliardi di euro di investimenti negli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori operanti in Italia. Il Ministero e Stellantis hanno concordato di tenere aperto un dialogo costante con regolare cadenza sugli effetti e sugli impatti delle iniziative definite, di cui si darà conto nelle riunioni del tavolo di settore.

Il tavolo Sellantis del 17 dicembre è stato anche occasione per fare il punto sul piano degli incentivi italiani a supporto del settore. Per la riqualificazione della filiera, per il triennio 2025-2027, sono stati stanziati 1,6 miliardi di euro. Per il 2025 sono previsti 1,1 miliardi di euro, suddivisi tra contratti di sviluppo (600 milioni), mini contratti di sviluppo (200) e accordi per l'innovazione (300 milioni). Rimangono 500 milioni di risorse disponibili per ulteriori investimenti nel triennio, il cui utilizzo verrà discusso in seno al prossimo tavolo *automotive* che si terrà a gennaio 2025 e sarà convocato almeno 3 volte all'anno. Inoltre, il Ministero dell'economia e delle finanze ha precisato che, a fronte di progetti chiari e richieste concrete, saranno trovate ulteriori risorse per il settore. In questo contesto, il piano degli incentivi *ecobonus* dovrà essere rivisto, spostando il *focus* dalla domanda all'offerta, dando priorità al sostegno della filiera produttiva nazionale, con particolare attenzione alla componentistica, pur sempre nel rispetto di altri principi cardine: il rinnovo del parco circolante e il supporto alle famiglie a bassa capacità di spesa.

Tuttavia, il futuro dell'industria italiana dell'auto nel suo complesso è legato non solo agli incentivi nazionali e agli impegni di Stellantis, ma anche al futuro del settore *automotive* europeo e alle strategie che verranno definite in sede di Unione europea. Non a caso, Ford ha intenzione di tagliare 4.000 lavoratori in Europa, di cui 3.000 soltanto in Germania, mentre Volkswagen ha già annunciato che chiuderà 3 dei 10 stabilimenti in Germania. Decine di migliaia di operai, dipendenti e ingegneri sono stati licenziati o sono in procinto di esserlo nelle fabbriche europee. La crisi accomuna tutti i produttori di autoveicoli del continente, che devono riuscire ad affrontare la sfida della transizione *green* e digitale, nonché la concorrenza straniera, soprattutto quella asiatica. Come ha sottolineato anche Mario Draghi nel suo rapporto sulla competitività, è necessario allineare la politica ambientale dell'Unione con la politica industriale, specialmente in un settore come l'*automotive*. Infatti, non si può recuperare il *gap* tecnologico con i *competitor* extraeuropei in pochi anni, schiacciando i produttori europei con multe salatissime in caso di mancato rispetto di tempistiche e obiettivi troppo rigidi.

Invece bisogna costruire percorsi concreti per raggiungere l'obiettivo fondamentale della neutralità climatica, senza farsi guidare da approcci

ideologici. In questa direzione sta operando il Governo, che sta riuscendo a portare a casa risultati importanti. All'ultimo Consiglio Competitività il ministro Urso ha presentato il *non paper* che modifica la traiettoria del "*green deal*", confermando gli obiettivi ambiziosi e sfidanti del 2035, facendo leva su due principi di base: la neutralità tecnologica alla decarbonizzazione e un piano *automotive* europeo che investa risorse comuni sulla domanda, sull'offerta e su investimenti in ricerca e sviluppo tecnologico. L'obiettivo è quello di modificare le regole e i limiti esageratamente stringenti e superare l'attuale quadro regolatorio, al fine di consentire ai produttori di programmare gli investimenti ingenti richiesti dalla transizione *green*.

Il *non paper* italiano ha ricevuto il consenso di 15 Sati membri. Inoltre, il Ministro ha incontrato la presidente Ursula Von der Leyen, il vicepresidente Séjourné con delega all'industria e il commissario per i trasporti Tzitzikostas, che hanno mostrato significative aperture alla proposta italiana, condividendo gli obiettivi e la strada della neutralità tecnologica e dichiarando l'intenzione di porre la questione al primo punto della politica industriale europea.

Il Ministero continuerà ad impegnarsi a tutela degli stabilimenti produttivi Stellantis, come pure degli interessi del settore *automotive* italiano nel suo complesso e dei suoi lavoratori.

*Il Ministro delle imprese e del made in Italy*

URSO

(8 gennaio 2025)

---