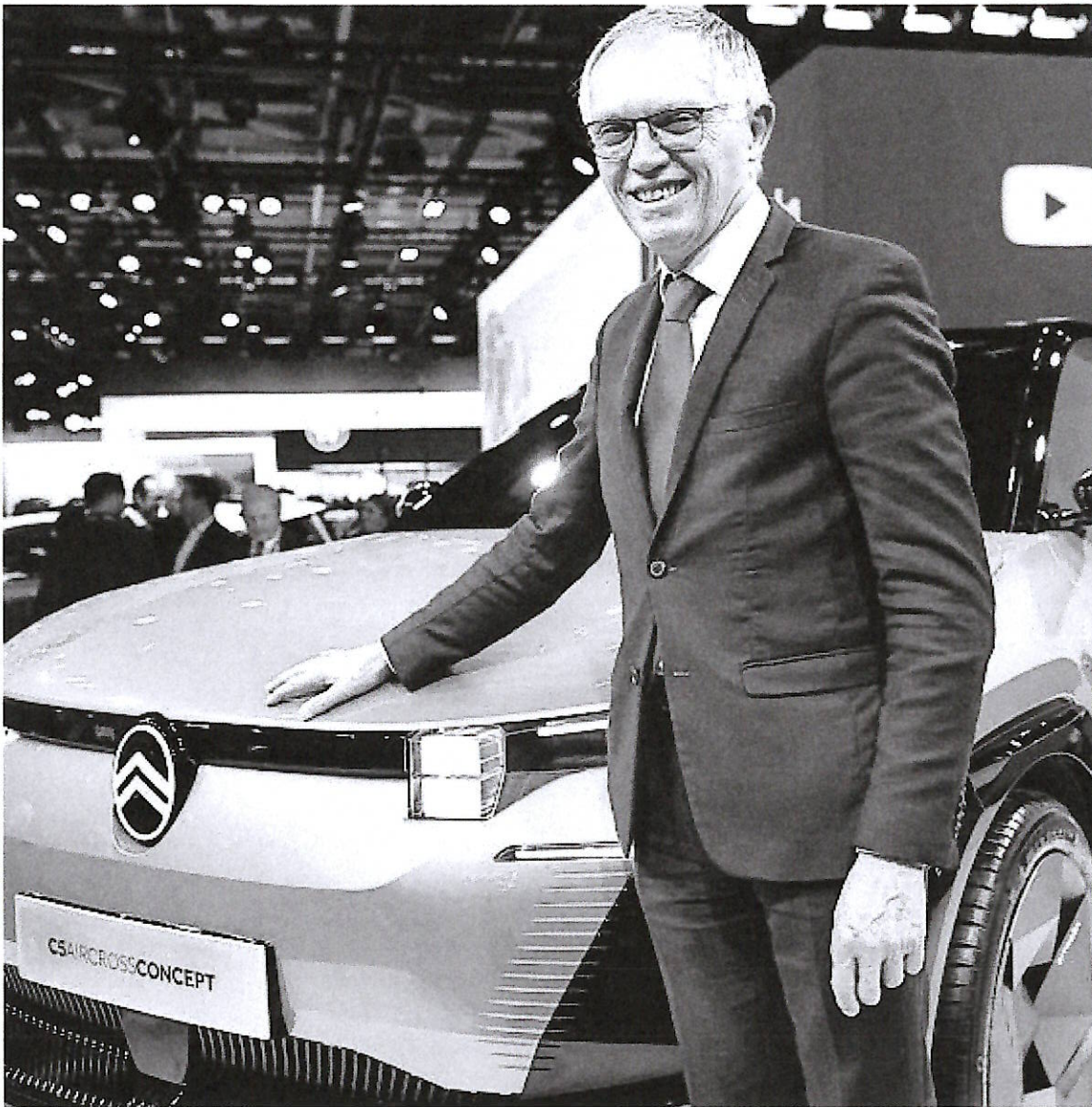


Stellantis, Tavares «Non escludo tagli» Condanna bipartisan

«Caos creato da altri. Aperto al dialogo con il governo» Le critiche: «Sospetto tempismo, Elkann in Parlamento»



IL CASO

Nando Santonastaso

«Non scarto nulla». Ovvero, anche i licenziamenti. Le parole di Carlos Tavares, Ceo di Stellantis, da Parigi dove si è aperto il Salone dell'automobile aprono altre incognite sul futuro del Gruppo in Italia (e non solo). Come se non fossero bastati i dati a dir poco preoccupanti delle vendite di quest'anno, la compattezza mostrata da maggioranza e opposizione (una rarità assoluta) durante l'audizione del manager portoghese in Parlamento la settimana scorsa e lo sciopero proclamato dai maggiori sindacati metalmeccanici per venerdì prossimo, 18 ottobre. L'apertura a possibili tagli di personale getta altra benzina sul fuoco anche se lo stesso Tavares, che tra 18 mesi lascerà l'incarico la riconduce ad uno scenario che al momento non è all'ordine del giorno. La soppressione di posti di lavoro «non è al centro della nostra riflessione strategica», dice in un'intervista, sottolineando che la salute di Stellantis «passa attraverso tante altre cose: immaginazione, intelligenza, innovazione. Che è quello che stiamo facendo». «Il cuore della nostra riflessione strategica dice - è rendere i nostri clienti felici, attraverso la qualità dei nostri prodotti, attraverso l'innovazione delle nostre tecnologie e la dimensione accessibile della nostra mobilità che deve essere pulita».

L'ALLARME

«Non scarto nulla» resta però un allarme forte e non potrebbe essere diversamente considerati i dubbi che da tempo accompagnano i riflessi della crisi dell'auto in Italia. Lo stesso Tavares, sostenuto peraltro all'unanimità dal Cda del Gruppo e dal presidente John Elkann, è consapevole che l'arrivo delle auto cinesi in Europa aprirà ulteriori incertezze sul mercato: «Alcuni dicono che non possiamo tagliare i costi perché la forza lavoro di Stellantis è al limite aveva detto domenica in un'intervista a Les Echos -. Se questo dovesse essere il caso, ovviamente ne terremmo conto per proteggere i dipendenti. Ma allo stesso tempo, non vedo come possiamo resistere a concorrenti che, dal punto di vista tecnologico, sono altrettanto bravi o addirittura più forti di noi, e che costano il 30% in meno, se non posso tagliare i costi. Ciò che potrebbe amareggiarci è vedere che l'ovvio non entra nella testa di certi decisori». Di qui alla considerazione che «in questo contesto, chiudere le frontiere ai prodotti cinesi è una trappola» il passo è breve. «Non servirà a nulla avverte il manager portoghese -: i cinesi aggireranno le barriere investendo in fabbriche in Europa. Fabbriche che saranno in parte finanziate da sussidi statali in Paesi a basso costo. Una volta fatto questo, non dovremmo sorprenderci se i siti dovranno essere chiusi per assorbire la sovraccapacità produttiva che sarà stata esacerbata».

L'ipotesi dei tagli ovviamente viene rispedita al mittente da politica e sindacati. Il fuoco di fila contro Tavares, l'ennesimo degli ultimi tempi, coinvolge soprattutto la Lega («Le ennesime, sconcertanti, dichiarazioni di Tavares su possibili licenziamenti rendono ancora più urgente e attuale l'operazione verità sui miliardi pubblici incassati da Stellantis») ma bordate pesanti arrivano anche da Carlo Calenda, leader di Azione, e dal presidente del Movimento 5 Stelle Giuseppe Conte («Non ci servono commissari liquidatori, il presidente Elkann venga a rispondere davanti allo Stato, in Parlamento»). Contro Tavares si è schierata anche Confindustria con il presidente Emanuele Orsini che in occasione della kermesse dei Giovani imprenditori di Capri aveva definito "follia" la richiesta di nuovi incentivi formulata dal Ceo durante laudizione in Parlamento.

IL FUTURO

Lo spettro dei licenziamenti sullo sfondo ma nel presente il Gruppo accelera sulla riorganizzazione dei suoi vertici. Ieri è stata resa nota la nomina dell'italiana Antonella Bruno a Managing Director di Stellantis nel nostro Paese (sarà responsabile delle attività italiane per i 10 marchi delle autovetture, da Alfa Romeo a Citroen, da DS Automobiles a Fiat, Jeep, Lancia, Opel, Peugeot e Leapmotor, oltre che per i 4 dei veicoli commerciali Citroen, Fiat Professional, Opel e Peugeot). Un segnale di attenzione al nostro Paese in un momento molto delicato.

Finora i numeri di un possibile, drastico ridimensionamento dell'occupazione erano stati forniti dai sindacati ma come conseguenza del passaggio al motore elettrico. Si era parlato di 75mila posti a rischio in Italia per produttori e componentistica se lo stop ai motori diesel e benzina fosse stato confermato al 2035, secondo quanto indicato dalla Commissione europea nella precedente legislatura. Di recente la Fim Cisl ha quantificato in 25mila unità il rischio più immediato, collegandolo alla crisi del settore auto in Europa («Servono nuovi ammortizzatori sociali, in molti stabilimenti di Stellantis e dell'indotto sono in esaurimento, il rischio di licenziamento potrebbe investire circa 25 mila lavoratori» ha detto il segretario generale Ferdinando Uliano).

I SINDACATI

Di qui la pressante richiesta di un incontro a Palazzo Chigi tra la premier Meloni e lo stesso Tavares rinnovata anche ieri dal leader della Fiom Cgil Michele De Palma, ieri a Napoli per preparare lo sciopero di venerdì. Di sicuro al momento il Gruppo non ha proceduto a tagli traumatici del personale pur incentivando l'esodo volontario (circa 3mla i dipendenti che hanno lasciato in questi ultimi mesi).

Il Governo preme sull'UE perché riveda le scadenze del Green Deal e anticipi al 2025 la clausola di revisione che impone alle compagnie automobilistiche di abbassare ulteriormente dal prossimo anno i livelli anti-inquinamento delle loro motorizzazioni. C'è in ballo una possibile megamulta di 15 miliardi che sicuramente in questo momento creerebbe ulteriori tensioni. E di queste francamente non si avverte alcun bisogno, soprattutto in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA