

Stellantis va allo scontro con sindacati americani

Stellantis ha annunciato di aver intentato otto nuove cause legali contro la United Auto Workers (Uaw), sostenendo che il potente sindacato americano dell'auto ha violato il contratto, minacciando di scioperare a causa dei ritardi negli investimenti pattuiti. La battaglia tra le due parti sull'interpretazione dell'accordo dell'autunno 2023 - che mise fine alla lunga agitazione (46 giorni) contro le Big Three di Detroit, Stellantis, General Motors e Ford - va avanti da mesi. Il sindacato chiede la reintroduzione di un meccanismo definito "Jobs Bank", che impedirebbe ai tre grandi produttori di licenziare. Il gruppo guidato dal ceo Carlo Tavares l'ha definito «un fattore che metterebbe a repentaglio il futuro dell'azienda» e che ha già contribuito al fallimento di Chrysler, poi salvata con l'iniziale acquisizione di una quota del 20% dalla Fiat di Sergio Marchionne nel 2009. Titolo Stellantis in leggero rialzo, sotto l'1%. Negli ultimi giorni ha toccato i minimi, in seguito al taglio delle stime per l'anno. Il mercato più problematico, zavorrato dalle scorte, è proprio il Nord America, che però rappresenta (primo semestre 2024) oltre la metà dell'utile operativo rettificato.

Quanto allo scenario europeo ieri i concessionari Stellantis sono scesi in campo per chiedere alla Commissione europea di spostare al 2027 l'entrata in vigore di limiti più stringenti sulle emissioni auto, che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km. Una richiesta analoga è arrivata nei giorni scorsi dall'Acea, l'associazione dei costruttori europei, presieduta da Luca De Meo, mentre ha espresso la sua contrarietà proprio Tavares. «In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali - hanno spiegato i concessionari - che spesso rifiutano i Bev (veicoli a batteria, ndr) a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista. Dal nostro punto di vista, è chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa crescente divergenza tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è motivo di preoccupazione».

Tavares, riguardo alla posizione dell'Acea, aveva definito «surreale» cambiare ora le regole, richiamando alla necessità di competere. Il gruppo ieri ha replicato che vanta un'offerta «di 40 modelli», ha «già raggiunto la terza posizione sul mercato Bev dell'Ue, molto vicino a Tesla», ed è orgoglioso «di contribuire come squadra alla lotta contro il riscaldamento globale». Nel 2025, inoltre, in Europa saranno disponibili altri 6 Bev e 3 Mhev. «Lavoreremo con i nostri concessionari per definire il mix perfetto di vendite entro i limiti della conformità alle norme sulle emissioni di CO₂».

Infine, ieri è stata svelata la prossima generazione della Jeep Compass, che sarà disponibile nel 2025 in versione elettrica pura, ibrida e termica e sarà prodotta a Melfi.