

Rivoluzione Stellantis

Dopo quattro anni finisce l'era Tavares: «Vedute differenti con il cda»
Il successore dell'ad portoghese sarà scelto entro la metà del 2025

IL CASO

FRANCESCO SPINI

Stellantis, si cambia. Carlos Tavares, il manager portoghese che aveva preso in mano il gruppo automobilistico nato nel 2021 dalla fusione tra Fca e Psa, ha presentato le sue dimissioni al consiglio di amministrazione, che ieri sera le ha accettate all'unanimità. Una presa d'atto di quelle «vedute differenti» che il senior independent director di Stellantis, Henri de Castries, ha spiegato essere emerse tra l'ormai ex ceo e il resto del board. Di qui il passo indietro, «con ef-

Il presidente John Elkann guiderà ad interim la società con un comitato esecutivo

fetto immediato», come si legge in una nota del gruppo. Che, dal canto suo, non perde tempo. È già in corso infatti il processo per la nomina di un nuovo amministratore delegato. È gestito da un comitato speciale del consiglio, «e si concluderà – spiegano dalla società – entro la prima metà del 2025». Nel mentre, sarà istituito un nuovo comitato esecutivo che sarà presieduto dal presidente di Stellantis, John Elkann, che ha in mano il bocchino sul futuro del gruppo. Il presidente ha personalmente informato il Capo dello Stato, Sergio Mattarella, e la premier Giorgia Meloni del passo indietro di Tavares.

«Siamo grati a Carlos per il suo impegno costante in questi anni – dichiara Elkann – e per il ruolo che ha svolto nella creazione di Stellantis, in aggiunta ai precedenti rilanci di Psa e di Opel, dando avvio al nostro percorso per diventare un leader globale nel settore».

Quanto ai prossimi passi, prosegue il presidente, «intendo mettermi subito al lavoro con il nostro nuovo comitato esecutivo ad interim, con il supporto di tutti i nostri colleghi di Stellantis, mentre completiamo il processo di nomina del nuovo ceo. Insieme garantiremo la puntuale attuazione della strategia della società nell'interesse di lungo termine di Stellantis e di tutti i suoi stakeholders».

Non ci sono novità sul fronte dei conti. Stellantis, infatti, conferma la guidance, ovvero le stime sui numeri con cui il gruppo chiuderà il

LA GALASSIA STELLANTIS

I marchi del gruppo

STELLANTIS PARTS & SERVICE	STELLANTIS Corporate	STELLANTIS Retail Training	STELLANTIS

Fonte: Stellantis

2024: restano quelle presentate alla comunità finanziaria il 30 settembre e confermate a fine ottobre.

La decisione di Tavares di accelerare la sua uscita – che in precedenza prevedeva a fine mandato, a inizio 2026 – se-

gnala come qualcosa si fosse incrinato nel delicato ingranaggio della governance del colosso dell'auto. «Il successo di Stellantis sin dalla sua creazione si è basato su un perfetto allineamento tra gli azionisti di riferimento, il consiglio e il

ceo – ha commentato il senior independent director di Stellantis, Henri de Castries. Tuttavia, nelle ultime settimane sono emerse vedute differenti che hanno portato il consiglio e il ceo alla decisione di oggi». Diversi i fattori che avrebbero



I vertici
L'ormai ex ad di Stellantis, Carlos Tavares, a sinistra, con il presidente del gruppo, John Elkann

pesato in questo disallineamento, dall'andamento delle vendite in America, ai malumori riscontrati tra i manager del gruppo, fino alle polemiche politiche e sindacali.

Senza più Tavares, crescono le attese di un cambio di passo, tra i sindacati quanto tra le forze politiche. «Tavares si è dimesso. I lavoratori italiani rimangono. E noi vogliamo un piano industriale e occupazionale subito», dichiara a caldo Michele De Palma, segretario generale della Fiom-Cgil. Le dimissioni di Tavares «rappresentano un momento di svolta», dice il segretario generale della Fim-Cisl, Ferdinando Iuliano. Allo stesso modo Rocco Palombella, leader Uilm chiede «discontinuità rispetto al pas-

sato sugli impegni occupazionali, produttivi e industriali nel nostro Paese».

Se la Lega chiede lumi su «quanto prenderà Carlos Tavares come «premio» economico dopo la sua disastrosa ge-

Maggioranza e opposizione chiamano il numero uno di Exor in Parlamento

stione», altrove si guarda avanti. «Era ora che Tavares se ne andasse – scrive in una nota il capogruppo di Fdi alla Camera, Tommaso Foti – ma la transizione al nuovo management richiede responsabilità, tutela dell'occupazione e

Il primo semestre si è chiuso con un calo produttivo del 5,2%. Anfia: «Il mercato è stagnante»

Timori per la tenuta del comparto l'automotive in crisi spaventa l'Ue

L'ANALISI

CLAUDIA LUISE

Il crollo delle vendite e il conseguente rallentamento della produzione, la minaccia di sanzioni da centinaia di milioni per non aver centrato gli obiettivi intermedi fissati dall'Ue, la necessità di rivedere tutti i programmi e tagliare i costi per mantenere in piedi conti che non reggono. La crisi dell'automotive parte da questi tre fattori, tutti legati alla transizione verso le vetture elettriche. Elementi che stanno mettendo a dura prova i gruppi automobilistici mondiali, per poi estendersi alle imprese della componentistica. Una crisi trasversale, che tocca tutte le nazioni ma che ha come epicentro la Ger-

mania (e Volkswagen in particolare). Il terremoto rischia di mettere in ginocchio un comparto che in Europa impiega 14 milioni di lavoratori tra diretti e indiretti, il 6,1% dell'occupazione.

Un calcolo preciso dei posti di lavoro persi arriva dall'ultimo report della Clepa, European Association of Automotive Suppliers aggiornato a fine ottobre. «L'industria europea delle forniture per l'automotive sta affrontando le perdite di posti di lavoro più gravi dalla crisi Covid-19. Le ricerche e le analisi Clepa – si legge nel dossier – stimano che dal 2020 siano andati persi circa 86.000 posti di lavoro nel settore. Nonostante le previsioni secondo cui sarebbero stati creati oltre 100.000 nuovi occupati entro il 2025, la realtà è stata una perdita netta di

quasi 56.000 posizioni». Inoltre sono stati annunciati altri 32.000 tagli solo nei primi sei mesi del 2024, superando il periodo peggiore della pandemia. «L'impatto peggiore sull'occupazione probabilmente ancora deve arrivare. Queste perdite sono causate dal calo della domanda, dall'aumento dei costi di produzione e dagli investimenti ritardati in nuove tecnologie», sottolinea ancora l'associazione europea. Secondo i dati diffusi dall'Anfia, la produzione (Ue27 + Uk) nel 2023 si è fermata a 15,5 milioni di autoveicoli, in calo del 12,1% rispetto al 2019. Il primo semestre 2024 si è chiuso con 7,6 milioni di veicoli prodotti (-5,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Mentre, per quanto riguarda l'immatricolazione di auto, la stima è chiu-

dere il 2024 a 12,7 milioni, -1,5% rispetto al 2023.

Un mercato stagnante, che il mese scorso, guardando all'Italia, è calato ancora di più. «A ottobre il mercato auto del nostro Paese si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno», sottolinea il presidente di Anfia, Roberto Vavassori. E aggiunge: «La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione, soprattutto l'energia, in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed ef-

I numeri della filiera

14

I milioni di persone che lavorano nel settore dell'auto in Europa

27%

La perdita di ricavi di Stellantis nel terzo trimestre a causa del «mix sfavorevole»

fetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. A pesare è soprattutto l'incertezza sulle auto elettrificate che stentano a conquistare mercato: secondo i dati dell'Accea a ottobre rappresentano il 50,2% del mercato, mentre