

Il manager

● Gli esordi

Nato in Portogallo 66 anni fa. La madre insegnante di francese, il padre assicuratore. Tavares si trasferisce in Francia a 17 anni. Si laurea all'École Centrale de Paris.

● La carriera

Prima della fusione con Fiat-Chrysler, il manager guida il gruppo francese Peugeot-Citroën (Psa)

● Stellantis

Le nozze tra Fca e Psa nel 2021. Nasce Stellantis e Tavares, uno dei padri della fusione, diviene ad

Volkswagen, via agli scioperi in tutte le fabbriche tedesche

“Sarà la vertenza più dura”

dalla nostra corrispondente Tonia Mastrobuoni

BERLINO - Bruciano da lunedì Wolfsburg, Zwickau o Dresda. Si infiammano di scioperi e manifestazioni i dieci stabilimenti della Volkswagen, il cuore del Made in Germany. I metalmeccanici della IgMetall, esaurito il periodo della “pace sindacale”, hanno annunciato l’inizio di una sequenza di proteste a oltranza che finirà solo «quando l’azienda se ne prenderà la responsabilità al tavolo della trattativa», come ha tuonato l’uomo che sta conducendo il durissimo braccio di ferro con Volkswagen, Thorsten Gröger. «Se necessario, scatteremo la battaglia più dura sul rinnovo del contratto che l’azienda abbia mai visto». Un conflitto, ha aggiunto minaccioso il leader delle tute blu, che «condurremo con tutto l’impegno che sarà necessario». Sabato, commentando la fine del lungo periodo di tregua con l’azienda, Gröger aveva già accusato i vertici di aver «dato fuoco ai contratti», e aveva criticato il muro eretto dall’azienda alla controproposta del sindacato per evitare i tagli. Volkswagen ha annunciato di voler chiudere tre stabilimenti e cacciare decine di migliaia di dipendenti; la IgMetall, pur di scongiurare lo smantellamento delle fabbriche ha suggerito di congelare la richiesta di un aumento salariale del 7%, la decurtazione dei bonus e la riduzione dell’orario lavorativo. Ma l’azienda tiene duro. Il direttore finanziario, Arno Antlitz, ha spiegato tempo fa che l’azienda produce ormai 500 mila macchine in eccesso.

Da allora, le voci sulle fabbriche nel mirino del management si rincorrono, causando il panico tra i 120 mila impiegati. Tanto più che ieri, sulla *Welt am Sonntag*, il capo del marchio Vw Thomas Schäfer ha insistito: «Dobbiamo ridurre le capacità produttive e adeguarci alle nuove realtà». Al momento i vertici dell’azienda “non vedono” la possibilità di rinunciare alla cancellazione di una fabbrica in Germania. Il marchio Vw è quello più in crisi, tra i brand del gruppo.

Toccherà dunque ai 1.800 impiegati di Chemnitz, fabbrica che produceva soprattutto componentistica per il motore a combustione? Oppure chiuderà il piccolo stabilimento di Osnabrück, dove si fabbricano le T-Roc Cabriolet, ma soltanto fino al 2026? Oppure sparirà Salzgitter, fragile per la domanda ancora troppo bassa delle auto elettriche? Di recente, alcune indiscrezioni giornalistiche avevano aggiunto due nomi alla lista nera: Dresden ed Emden. Una fonte di IgMetall dice a *Repubblica* che «non partecipiamo a queste speculazioni perché per quanto ci riguarda non chiuderà alcuno stabilimento». Ma la sfida è appena agli inizi.

Per capire quanto siano lontane le posizioni, basti pensare che IgMetall chiede aumenti degli stipendi del 7%, e l’azienda una sforbiciata agli del 10%. Un abisso. E la chiusura di uno stabilimento è la

Il gruppo Volkswagen

Sito di produzione

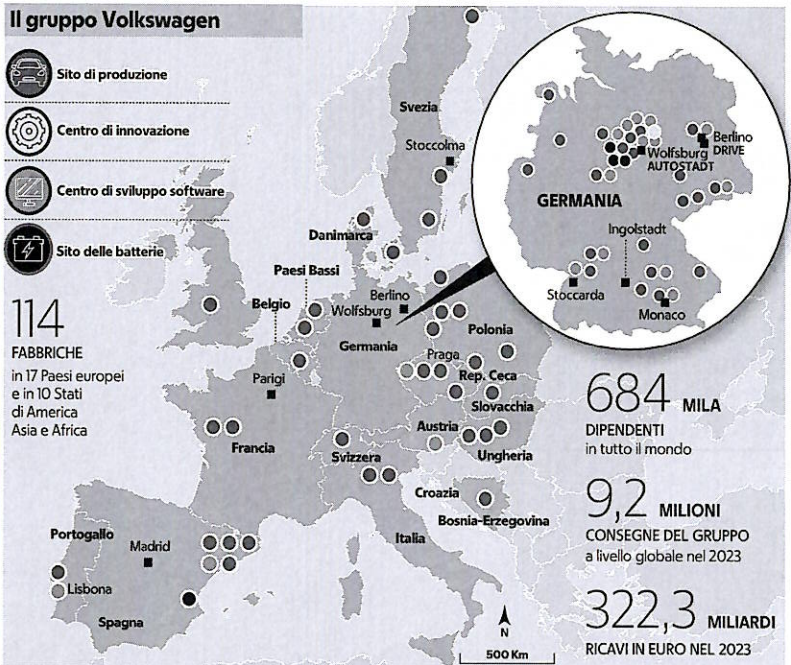
Centro di innovazione

Centro di sviluppo software

Sito delle batterie

114

FABBRICHE
in 17 Paesi europei
e in 10 Stati
di America
Asia e Africa



Le altre case

I brand in difficoltà nel 2024



Il taglio dei costi

Anche Mercedes-Benz ha previsto di tagliare i costi per «diversi miliardi di euro». La casa di Stoccarda non ha ancora fatto chiarezza sui dettagli del piano di risparmi, a partire dall'impatto sui posti di lavoro. «La situazione economica è estremamente volatile: solo aumentando l'efficienza si può restare forti sul piano finanziario e produttivo», ha fatto sapere una portavoce del gruppo nei giorni scorsi.



La scure in Oriente

Saranno circa 1.000 i dipendenti della Nissan a essere licenziati o trasferiti entro l'autunno del 2025 in Thailandia, a fronte della flessione dei profitti della casa giapponese. E quanto aveva anticipato l'agenzia Kyodo. La decisione è in linea con l'impegno assunto da Nissan di tagliare di circa il 7% la propria forza lavoro a livello globale: 9.000 dipendenti in tutto, entro il marzo 2027.



Altri 4 mila esuberi

Ford ha annunciato 4.000 esuberi in Europa entro la fine del 2027, in gran parte in Germania e nel Regno Unito. Inoltre, a causa della debole situazione economica e della domanda di auto elettriche inferiore alle attese, l'azienda sta rivedendo ulteriormente il programma della produzione dei nuovi modelli Explorer e Capri. Il gruppo Usa ha spiegato di «aver subito perdite importanti negli ultimi anni».



L'indotto in crisi

Dalla Bosch a Valeo, da Northvolt a Schaeffler o Michelin sono decise le aziende della filiera automotive in crisi. Bosch prevede di lasciare a casa 5.500 persone in tutto il mondo; Valeo annuncia il taglio di 868 posti in Francia; Schaeffler di circa 4.700 a livello globale. Michelin va verso la chiusura di Cholet e Vannes. E Northvolt, invece, ha portato i libri in tribunale.

vera e propria rottura di un tabù: mai nella storia il gruppo fondato da Ferdinand Porsche aveva smantellato una fabbrica in Germania - e la fine di una tregua armata con i sindacati che va avanti da anni.

La leader del consiglio di fabbrica, Daniela Cavallo, accusa da tempo i vertici del gruppo di aver commesso clamorosi errori manageriali. Sabato ha dichiarato che «la frustrazione, tra gli operai, è enorme. I colleghi cercano da settimane una valvola di sfogo. E finalmente è arrivata, con la possibilità di riprendere a scioperare». Il bersaglio di Cavallo «è il consiglio di amministrazione, che invece di assumersi le proprie responsabilità getta benzina sul fuoco».

L'ultima vertenza tosta nella maggiore casa automobilistica europea risale al 2021; per una protesta ancora più partecipata bisogna risalire al 2018, quando 50 mila dipendenti incrociarono le braccia per la vertenza sul rinnovo del contratto.

E intanto le cronache dalla Cina, dove la casa di Wolfsburg ha esportato finora tre milioni di auto all'anno, ma dove nei primi dieci mesi del 2024 ha registrato un crollo del 10% nelle vendite, sono disperanti. In un Paese a rapidissima elettrificazione, la Volkswagen è stata universalmente ribattezzata, soprattutto dai giovani, «la macchina dei nonni». Il marchio tedesco per eccellenza è diventato da avanguardia a vintage, e in uno dei più grandi mercati del mondo. Il motore a scoppio, in Cina, è da vecchi. E così anche le auto Made in Germany.

sul tavolo l'enorme preoccupazione per il futuro degli stabilimenti, dell'indotto, di tanti lavoratori alle prese con stop, commesse che saltano, cassa integrazione». E poi all'esecutivo Meloni: «Il futuro dell'automotive non può essere lasciato all'improvvisazione».

«Tavares? Più milioni che soluzioni. Non sarà rimpianto», dice Maurizio Gasparri capogruppo di FI al Senato. «Era ora che Tavares se ne andasse, ma la transizione al nuovo management richiede responsabilità, tutela dell'occupazione e valorizzazione delle competenze. Diventa quindi ancora più importante - chiede Tommaso Foti, capogruppo di Fratelli d'Italia alla Camera - che Elkan si presenti al più presto in Parlamento per riferire sul futuro di Stellantis». La Lega si interroga e fa polemica sulla possibile entità della buonuscita del manager che è tra i più pagati sia del settore automotive che dell'industria.

- d.lon.

© RIPRODUZIONI RISERVATE

© RIPRODUZIONI RISERVATE