

LA CRISI DELL'AUTO

IL RITRATTO

Tavares duro e intransigente anche con la politica e i sindacati

Arrivato per creare sinergie e ridurre i costi, ha lottato spesso con il governo di centrodestra. Per gli analisti non è stato abbastanza risoluto nel voler raggiungere gli obiettivi prefissati

È durata appena quattro anni la permanenza di Carlos Tavares sul trono di Stellantis. Come Carlo V governava su un impero dove non tramontava il sole. Un impero fatto di auto prodotte in America (Nord, Sud e Centro), in Europa, in Africa e un poco in Asia, nato dalla fusione a inizio 2021 fra la Fca controllata dalla Exor della famiglia Agnelli e PsA (Peugeot-Citroen) controllata dalla famiglia Peugeot e dallo Stato francese. Un matrimonio arrivato dopo l'improvvisa scomparsa di Sergio Marchionne nel luglio 2018 e il naufragio delle nozze fra Fca e l'altra casa francese Renault. Dirà alla vigilia della fusione il presidente John Elkann: «Due realtà che si alleano per costruire qualcosa di unico offrendo ai propri clienti veicoli e servizi per la mobilità originali, sicuri, pratici, innovativi e sostenibili». Per il nuovo gruppo viene coniato un nome immaginifico: Stellantis, dal latino stello: «illuminare con le stelle». L'uomo chiamato a guidarlo non sarà Mike Manley, il traghettatore, già braccio destro di Marchionne, l'uomo che ha governato barra a dritta dopo la morte dell'ad di origine abruzzese Fca, fino a portarla con il costante supporto del suo azionista e presidente, John Elkann, al matrimonio con Peugeot Citroen. Gli azionisti scelgono Tavares, il duro, il manager portoghese navigato e con la giusta dose di spregiudicatezza.

Quando si presenta alla stampa italiana non smentisce il suo cliché: abito grigio, senza cravatta, camicia bianca aperta sul collo, toni fermi, ma voce rassicurante: «Stellantis è un gruppo di 400 mila persone, una famiglia. L'impegno è di non chiudere nessuno stabilimento. Le sinergie non metteranno a repentaglio i posti di lavoro, ma anzi agiscono come uno scudo e permettono di tutelarli. In particolare, proteggeranno gli stabilimenti italiani. Anzi, le sinergie porteranno efficienza e renderanno i business plan più sostenibili per alcuni modelli su cui c'erano delle incertezze. Modelli che finora non erano ritenuti redditizi, lo diventeranno».

Parole che, purtroppo, come vedremo, in questi quattro anni ha dovuto rivedere, attenuare e modificare. Nato a Lisbona 66 anni fa, sposato, tre figli, un'adorazione viscerale per l'automobile, tanto più se d'epoca. È arrivato in Francia ancora adolescente, ha frequentato l'École Centrale Paris laureandosi in ingegneria meccanica e già lo stesso anno, era il 1981, è entrato alla corte

di Renault per lavorare a due progetti simbolo del brand francese: la Clio e la Mégane. Una vetrina che gli ha dato l'opportunità di scalare velocemente il vertice aziendale diventando prima vicepresidente strategico e sviluppo della Renault e poi l'uomo centrale dell'alleanza con Nissan, dopo un duro

lavoro di rilancio della casa giapponese.

Tavares diventa così l'uomo di fiducia dell'allora presidente Carlos Ghosn. Ruolo che di fatto abbandona quando fa apertamente capire che gli sarebbe piaciuto assai diventare «il numero uno» della casa francese. È fine 2013, ma a bussare alla sua porta c'è già PsA. Il gruppo è in forte crisi, la storica famiglia

azionista, i Peugeot, vengono relegati in un ruolo di minoranza, c'è una forte ristrutturazione da compiere e alla fine si decide di consegnare il timone nelle mani di Tavares.

Per il settore dell'auto è una sorpresa, dopo la lunga militanza in Renault, per Tavares è una vera sfida che il manager vince. Prima riporta in utile la compagnia poi, nel 2017, acquista Opel e Vauxhall dalla General Motors. A questo somma una joint-venture finanziaria con Bnp-Paribas, capace di sostenere lo sviluppo dei marchi acquistati e di fare da volano alle vendite di vetture sui mercati internazionali.

Tavares è un duro con una fama di tagliatore di costi. Ma chi lo ha paragonato a Marchionne ha clamorosamente sbagliato. La capacità di Marchionne di analizzare i punti di forza e di debolezza di un'azienda e la rapidità e determinazione nell'agire sono purtroppo rimasti ineguagliati.

Anzi, a Tavares viene imputata da molti analisti la sua scarsa fermezza nel perseguire gli obiettivi. Qualche anno fa ha messo in dubbio la portata della rivoluzione «elettrica» dell'auto, cosa che per primo aveva colto Marchionne. Poi però Tavares ha deciso di adeguare velocemente l'azienda allo scenario elettrico imposto dall'Unione Europea.

Peccato che il mercato non abbia risposto e la politica neppure: le auto elettriche costano troppo e gli incentivi sono insufficienti. In compenso anche se il mercato non le richiede le case europee devono produrre ugualmente auto elettriche perché presto entreranno in vigore multe pesantissime per le aziende che non avranno raggiunto determinate quote di motori non termici.

Non solo, Tavares in Italia si è dimostrato molto poco duttile con la politica, trascinando l'azienda in dure polemiche con il governo di centro-destra e con i sindacati per il suo rifiuto di offrire vere garanzie sul raggiungimento di una quota minima di un milione di auto realizzate nella Penisola. Posizioni che, secondo molti osservatori, hanno creato più di un imbarazzo con i suoi azionisti.

A questo vanno aggiunte le vendite difficili e la perdita di quote di mercato, la transizione ecologica da gestire, il ricorso alla cig in molti stabilimenti. «Non sono un mago, sono un essere umano come voi», ha ammesso recentemente, quando già Stellantis aveva reso noto lo scorso settembre di aver avviato la ricerca del suo possibile successore nel 2026. Per il duro Tavares quasi una dichiarazione di resa. —

TEODORO CHIARELLI



Carlos Tavares, nato a Lisbona il 14 agosto 1958, lascia dopo quasi quattro anni la guida di Stellantis

Le principali tappe del manager dai vertici di PsA alla guida di Stellantis



Nel 2014 viene nominato ad e presidente del consiglio di amministrazione di PSA in sostituzione di Philippe Varin. Durante il suo mandato vara misure di riduzione dei costi e aumenta la quota di mercato in Cina: così riesce a riportare il gruppo francese in attivo dopo diversi anni di perdite



Il primo marzo 2022, il manager portoghese presenta il piano Dare Forward 2030 in cui traccia il percorso del gruppo per azzerare le emissioni di anidride carbonica: è un piano olistico che si sviluppa attorno a tre pilastri fondamentali e che punta a raddoppiare i ricavi netti del 2021 entro il 2030



Il 19 gennaio 2021 debutta in Borsa a Piazza Affari la neonata Stellantis: il colosso dell'automotive nasce dal matrimonio tra Fca e PsA dopo l'improvvisa scomparsa di Sergio Marchionne nel luglio 2018 e il naufragio delle nozze fra Fca e l'altra casa francese Renault



Il 26 ottobre 2023, Stellantis ha siglato un accordo con il gruppo automotive cinese Leapmotor: la società controllata da Exor, in questo modo, diventa azionista strategico di Leapmotor con un investimento da 1,5 miliardi e rafforza il business dei veicoli elettrici di Leapmotor a livello mondiale



ALBERTO GANDOLFI/L'ESPRESSO

valorizzazione delle competenze. Diventa quindi ancora più importante che John Elkann si presenti al più presto in Parlamento per riferire sul futuro di Stellantis. Richiesta, questa, che giunge anche dall'opposizione: dal Pd, da Azione, da Avs, dai 5 Stelle. «Va via un manager - dichiara il leader M5S, Giuseppe Conte - ma resta sul tavolo l'enorme preoccupazione per il futuro degli stabilimenti, dell'indotto, di tanti lavoratori alle prese con stop, commesse che saltano, cassa integrazione». Anche secondo il Pd «ora bisogna voltare pagina - afferma il responsabile economia, Antonio Misiani - e tutti devono fare la propria parte», l'azienda come il governo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

da inizio 2024 hanno una quota del 47,1%, con volumi in calo nel mese (-3,4%) e in aumento nel cumulo (+7,1%). Troppo poco per una vera svolta. «Chiediamo fortemente che nei primi 100 giorni di lavoro della Commissione Ue venga approvato, mantenendo inalterati scadenze e obiettivi del 2035, un piano di neutralità tecnologica» sostiene Vavassori.

In questo contesto si inseriscono anche i dati negativi registrati da Stellantis. Il titolo ha già ceduto circa il 50% dai massimi di marzo. Gli investitori avevano valutato sotto la trimestrale: nel terzo periodo dell'anno i ricavi sono calati del 27% a 33 miliardi a causa di una diminuzione delle consegne, di un mix sfavorevole, oltre all'impatto dei prezzi e dei cambi). Inoltre le guide 2024 erano state riviste al ribasso a fine settembre quando il gruppo aveva comunicato una riduzione delle consegne alla rete di più di 200.000 veicoli nel secondo semestre, il doppio della stima precedente. Indicazioni ribadite in occasione della trimestrale e ancora ieri. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA