

## LA CRISI DELL'AUTO

15

I marchi del gruppo Stellantis, compresa la joint venture Leapmotor

33

Miliardi di euro: i ricavi di Stellantis nel terzo trimestre del 2024

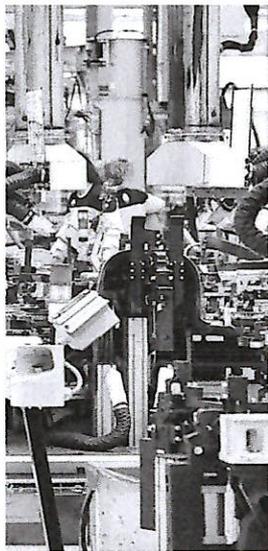
Uilm - inoltrano all'azienda la richiesta di aumento contrattuale per il 2025-2026 dell'8,8 per cento, in media circa 180 euro. Dice Gianluca Fico per Uilm: «Siamo consapevoli che questo rinnovo avviene in una fase difficile, ma pensiamo che possa rappresentare la prova tangibile dell'azienda di puntare sull'Italia». Secondo fatto: dopo le smentite dell'azienda su una liquidazione da cento milioni di euro, il *Financial Times* racconta che l'ex amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares avrebbe raggiunto un accordo per una buonuscita inferiore ai 36,5 milioni di euro. —

© EPICOLON/REDA/PIA

curare gli analisti e raccontarne i motivi alla base dell'uscita anticipata del manager portoghese. «Fra Tavares e il board ci sono state divergenze negli ultimi 3-6 mesi sulle priorità del gruppo e sulle azioni da intraprendere nei prossimi 16, fino alla fine del suo mandato. Non c'erano invece disaccordi sulla strategia a lungo termine - spiega all'Industrials & Autos Week di Goldman Sachs - basata sulle piattaforme Stla multienergy che alla luce dell'andamento incerto dell'elettrico si sono rivelate una scelta azzeccata, la strategia asset light in Cina con la partnership con Leapmotor e lo sviluppo del terzo motore (tutti gli altri mercati eccetto Ue e Usa). Su queste decisioni non c'erano divergenze e non prevedo cambiamenti». Quindi conferma che «la strategia di lungo termine è solida e abbiamo molta fiducia nella sua attuazione. Non ci sono cambiamenti in questo senso». Secondo il cfo i punti di attrito, invece, sono stati «soprattutto su due fronti, sulle priorità strategiche dell'ultima parte del suo mandato, che sarebbe finito a inizio 2026, e sul modo in cui interagire con gli stakeholder chiave».

Nel rapporto tra Carlos Tavares e il cda di Stellantis hanno pesato «il ritardo nel lancio di nuovi prodotti» e «il rapporto conflittuale creato con tutte le principali controparti: fornitori, dealer, sindacati e governi». Proprio per questo «dobbiamo ricostruire la fiducia con tutti i nostri interlocutori, ci dobbiamo lavorare subito». Una lavoro già iniziato. —

© EPICOLON/REDA/PIA



ANSA/ALESSANDRO DI MARCO

prese. Stellantis a sua volta chiede al governo garanzie per evitare che la crisi del settore faccia venire meno l'impegno del gruppo nel Paese da cui passa la storia di quella che fu la Fiat. Nel frattempo accadono due fatti. Il primo: i sindacati firmatari del contratto collettivo di Stellantis - fra gli altri Fim-Cisl e

gruppo. In vista dell'incontro, il top manager ha appuntamento anche, il 12 a Torino, con i segretari generali dei sindacati. Lo scopo è mettere in fila tutti gli impegni e rispondere con una soluzione per gli stabilimenti italiani che parta da alcuni punti saldi: innanzitutto la Panda a Pomigliano fino al 2030, nuovi modelli a Melfi di Jeep e Lancia e la conferma della centralità di Mirafiori sia a livello produttivo, con la 500 ibrida entro il 2025 e con i cambi elettrificati a doppia frizione (eDct), sia a livello organizzativo perché da gennaio la Corporate Europa sarà gestita a Torino. Ad Atessa, invece, i volumi per i veicoli commerciali sono giudicati soddisfacenti. Tra le priorità del governo, la necessità di ricevere chiarimenti su come verranno investiti i due mi-

Tra i punti di incontro con l'esecutivo c'è la volontà di lavorare al piano Mattei

liardi previsti per incentivare la gigafactory di Termoli. Sul piatto anche la disponibilità a collaborare con l'Anfia sulla filiera e l'idea di lavorare insieme al piano Mattei.

Una direzione che convince Piazza Affari dove Stellantis guadagna l'1,31%, proseguendo il recupero. L'ipotesi di una fusione con Renault, invece, non trova nessuna sponda perché non sarebbe considerata utile nemmeno dal punto di vista industriale. Ieri, poi, è toccato a Doug Ostermann, responsabile finanziario di Stellantis, rassi-

L'INTERVISTA

Patrick Martin

# “L'Ue sostenga i produttori Incentivi di lungo periodo”

Il presidente del Medef (Confindustria francese): “D'accordo con Roma rivediamo le norme sulla CO<sub>2</sub> e vanno ripristinati gli aiuti di Stato”

DANILO CECCARELLI  
PARIGI

«L a chiusura di stabilimenti e la distruzione dei posti di lavoro, soprattutto nelle aziende di componentistica, rappresentano dei violenti segnali di allarme». È la constatazione che fa Patrick Martin, presidente del Medef, la Confindustria francese, quando parla dello stato di salute dell'automotive nel Vecchio Continente. C'è una «situazione critica per tutta la filiera automobilistica», afferma il rappresentante degli imprenditori transalpini, che ha recentemente incontrato a Parigi gli omologhi di Italia e Germania, rispettivamente Emanuele Orsini e Tanja Gönner, per il Trilateral Business Forum tenutosi a fine novembre. Sugli obiettivi dell'Ue, Martin appare in linea con le richieste italiane, contenute nel non paper presentato al Consiglio competitività dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, dove si chiede di rivedere con un anno di anticipo, nel 2025, le normative sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. «Bisognerebbe anticipare la clausola di revisione prevista per il 2026 in modo da avere una diagnosi condivisa delle situazioni», ha spiegato il presidente del Medef, secondo il quale è importante «non imporre ai costruttori le multe previste, che li indebolirebbero ulteriormente».

Presidente, quindi, non chiedete di cancellare l'obiettivo europeo che punta a mettere fine ai motori termici per il 2035?

«In un modo o nell'altro, tutti i costruttori europei hanno investito molto sull'elettrico. Rimettere quindi in discussione la redditività degli investimenti intrapresi, che siano nella ricerca, nello sviluppo o nell'industrializzazione, non risulterebbe niente. Preferiamo mantenere questo obiettivo, ma nell'attesa è necessario dotare la filiera i mezzi necessari per accompagnarla e per sostenere il mercato, in modo da far fruttare gli investimenti fatti».

In quest'ottica gli incentivi svolgeranno un ruolo cruciale. È necessario ripristinare quegli aiuti di Stato che sono stati soppressi, applicandoli ad un livello sufficiente per stimolare la domanda. Stiamo parlando di un mercato che ad oggi è ancora sovvenzionato e che di conseguenza presenta una ipersensibilità e una iperreattività a questi dispositivi. È importante quindi confermare gli incentivi, soprattutto sulla durata. Perché abbiamo visto quante aspettative queste misure creano tra i clienti, che siano singoli privati o aziende. I voltafaccia e le esitazioni destabilizzano il mercato. In un settore emergente, che ha



“ I dazi alla Cina Sono sufficienti ma attenzione alle ritorsioni L'Ue deve avere una strategia chiara

Il futuro di Stellantis Sarà necessario riportare serenità dentro il gruppo e pronunciarsi sui prossimi piani

La crisi francese Rischio contagio sui mercati finanziari dell'Ue In pericolo c'è il Pil di Roma e Berlino



Patrick Martin con Emanuele Orsini e Tanja Gönner alla Trilateral

obiettivi industriali e ambientali, non è illogico avere delle politiche pubbliche di sostegno. Servono visibilità, stabilità e un livello sufficiente di misure di accompagnamento».

Anche i dazi contro le importazioni di auto elettriche cinesi decisi da Bruxelles svolgono un ruolo fondamentale?

«Credo siano sufficienti, ma dobbiamo fare attenzione alle misure di ritorsione che andrebbero a penalizzare importanti filiere, come ad esempio quelle del lusso o dei liquori. Bisogna trovare il giusto equilibrio e mi sembra che quello deciso da Bruxelles sia buono. L'Ue deve avere una strategia chiara, utile a consentire lo sviluppo della filiera dell'auto elettrica».

Le principali sfide per il successore di Carlos Tavares, che ha lasciato Stellantis?

«Prima di tutto sarà necessario riportare la serenità all'interno del gruppo, dopo l'esperienza di Tavares, molto efficace

ma anche molto esigente. Sarà poi necessario pronunciarsi sull'organizzazione industriale dei prossimi anni. Sul tema dei siti di produzione si percepisce una febrilità da parte della politica, in Italia e in particolare in Francia».

Francia che sta vivendo una profonda crisi politica.

«I dirigenti delle 200 mila aziende sono sconcertati nel vedere che i nostri politici non prendono in considerazione la realtà dell'economia francese ed europea. C'è una fragilità che rischia di portare ad una recessione, alla quale si aggiunge un'inasprimento della competizione internazionale con l'installazione dell'amministrazione Trump. Questo è ancor più vero per i partiti che votano la sfiducia all'esecutivo, contribuendo a destabilizzare ulteriormente l'economia della Francia».

Come giudica il dialogo sociale con i sindacati?

«Resta costruttivo. Abbiamo recentemente firmato degli accordi riguardanti i lavoratori senior e sulla disoccupazione. Questo dimostra come i partner sociali siano responsabili rispetto alle turbolenze politiche. Certo, abbiamo delle divergenze, ma le parti sono consapevoli della fragilità della situazione economica. In questo momento in Francia gli scioperi hanno raggiunto il minimo storico».

Per l'Europa quali sono i pericoli conseguenti all'instabilità politica della Francia?

«I rischi riguardano i mercati finanziari. Abbiamo avuto i primi segnali di deprezzamento dell'euro nei confronti di altre monete, soprattutto il dollaro. Le nostre economie, poi, sono interconnesse. Se quella francese, che fino ad oggi ha tenuto bene in termini di crescita, si degrada, ci sarà un effetto contagio in Italia e in Germania». —

© EPICOLON/REDA/PIA

## IL CONTAGIO LAMBISCE ANCHE GLI USA

## GM, oltre 5 miliardi di perdite in Cina Lad Barra: “Possiamo invertire la rotta”

Un contagio globale è più vicino che mai. La crisi dell'auto dall'Europa si trasferisce oltre l'Atlantico. General Motors ha annunciato ieri che registrerà più di 5 miliardi di dollari di perdite e svalutazioni a causa della ristrutturazione della sua joint venture cinese. Di fronte alla forte concorrenza in Cina che ha costretto le case automobilistiche a tagliare i prezzi al dettaglio, la Saic GM Corporation sta revisionando le

operazioni, con deprezzamenti tra 2,6 e 2,9 miliardi di dollari e riduzioni di capitale per 2,7 miliardi. Nello scorso ottobre, il costruttore statunitense aveva segnalato un calo di flussi finanziari dalla Cina per il terzo trimestre consecutivo. «Crediamo di poter invertire le perdite», ha affermato la ceo Mary Barra in una conferenza call con gli analisti. La Cina, ha ammesso, è un ambiente molto impegnativo». F. GOR. —