

Stellantis, Filosa: «Italia strategica A Mirafiori presto 400 assunzioni»

Paolo Bricco



Iniziamo dai numeri. Dall'incontro fra Antonio Filosa, amministratore delegato di Stellantis, e i capi dei sindacati metalmeccanici, è emerso che, da febbraio, a Mirafiori ci saranno quattrocento assunzioni, che si aggiungono ai 120 ingegneri neoassunti a Torino e ai 114 ad Atessa. Per ora, invece, nessuna cifra su investimenti capex consolidati o, tema altrettanto delicato, sull'innovazione. La variabile politica e regolamentare – nazionale e comunitaria – è troppo poco chiara. E, quindi, non è ancora nitida la sua connessione con le scelte operate nel resto del mondo dall'erede di Carlos Tavares e dal suo pacchetto di azionisti di riferimento: Exor, lo Stato francese, la famiglia Peugeot.

Proseguiamo con gli stabilimenti: no, lo stabilimento di Cassino non verrà chiuso, come temuto da molti. A Cassino – come in tutto il resto del Paese – si introdurrà la linea della piattaforma multi-energy. La Giulia e la Stelvio sono endotermiche? Si faranno ibride.

Concludiamo con la strategia: il piano Filosa punta sulla transizione ibrida e non sulla rottura elettrica. Tavares – sulla carta – voleva passare dall'endotermico all'elettrico. Non lo ha fatto. E ha svuotato gli stabilimenti italiani disseccando i rami della componentistica.

Ultima, ma significativa, annotazione: Filosa cerca una alleanza con i sindacati. Ha detto Filosa al tavolo con i sindacalisti: «Serve rivedere la regolamentazione europea, che non tiene in debito conto della realtà del mercato e del contesto industriale. Questo obiettivo è un obiettivo collettivo: stiamo lavorando intensamente con l'Acea e direttamente con la Commissione europea. Ma per fare tutto questo

abbiamo bisogno del supporto di tutti, ed in particolare delle organizzazioni sindacali, a partire dall'Italia dove abbiamo un grande piano che si chiama Piano Italia. Aver imposto obiettivi così stringenti in un così breve lasso di tempo ha spiazzato sia la domanda che l'offerta».

L'automobile europea è oggi un grande malato. Continua Filosa: «Dobbiamo cambiare le regole per riuscire a offrire ai nostri clienti l'intera gamma di veicoli che desiderano e che possono acquistare: solo così sarà possibile rilanciare la produzione. Per raggiungere questo obiettivo, serve aprire al concetto di neutralità tecnologica, servono misure che incoraggino il rinnovo del parco auto, serve sostenere il segmento delle piccole auto, serve rivedere i target imposti sui veicoli commerciali, che non sono raggiungibili».

Nel merito, non è stato ancora illustrato in maniera approfondita il Piano Italia. Filosa si è limitato a dire: «Il Piano Italia è solido e confermato. Sta rispettando le tempistiche annunciate: lo dimostrano i prossimi lanci della Fiat 500 ibrida, la cui produzione inizierà appunto a novembre a Mirafiori, e della nuova Jeep Compass che produrremo a Melfi».

I sindacati hanno condiviso una visione organica dell'auto europea. Spiega Ferdinando Uliano, segretario della Fim-Cisl: «Il quadro regolatorio crea difficoltà nella definizione del Piano Italia. La regolamentazione negli Stati Uniti ha consentito al gruppo di decidere 13 miliardi di dollari in investimenti, con una ricaduta di 5mila nuovi occupati. Vanno riviste le politiche europee sulle sanzioni per evitare ripercussioni sui lavoratori e sulle imprese». Dice Rocco Palombella, segretario della Uilm: «Il contesto comunitario, con l'ambientalismo più estremo, ha messo una bomba nel cofano dell'auto europea. Quel che resta della famiglia Agnelli si gioca un pezzo della sua residua reputazione con gli investimenti in Italia. Ma è vero che, per gli Agnelli, diventa un grande alibi avere incentivi negli Stati Uniti e disincentivi in Europa. Togliere gli elementi più ostativi del Green Deal è essenziale per la sopravvivenza dell'auto e della manifattura continentale».

Al di là della ricerca di una alleanza fra capitale e lavoro su ambiente e industria, esiste un tema di centralità dell'Italia nella geografia di un gruppo complesso come Stellantis, che sta cercando - anche con la costruzione di una nuova prima linea manageriale in cui dopo il periodo di Tavares sono tornati nomi e cognomi italiani - di ridurre la marginalizzazione di un Paese che non raggiungerà, entro fine anno, i 310mila veicoli prodotti. Nota però non senza

malizia Michele De Palma, da tre anni segretario della Fiom-Cgil e nei dieci anni prima responsabile dell'automotive: «Certo, stupisce che un incontro così importante non sia stato preparato prima. Al di là di quello che ci è stato comunicato da Filosa, esiste una questione di metodo. Perfino con Sergio Marchionne, che non ci amava, gli incontri venivano preparati dagli sherpa. E chi ha memoria storica nel sindacato ricorderà che già allora sembrava tutto più agile rispetto a prima. Adesso questo non è accaduto. Vediamo che cosa succederà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA