

Pensando alla Sevel... e dintorni.

Una rapida rassegna della stampa specializzata - automotive - in Francia consente di valutare, in parallelo, anche quelle che sono le strategie di Stellantis in Italia.

Il punto di partenza è il risultato impressionante di questa impresa che ha raggiunto una redditività intorno al 12% e, quello che i francesi chiamano, un beneficio di 13 miliardi di euro (vedi Les Echos).

E' vero che sono risultati inferiori a quelli di Toyota e VW, campioni del mondo nel settore, ma il risultato è comunque impressionante.

Il protagonista principale di questa strategia e del suo successo è indubbiamente Carlos Tavares.

Per valutare gli indirizzi della sua strategia geopolitica, osserviamo le sue direttive sul problema della disponibilità di batterie in vista del processo di elettrificazione.

Usine nouvelle dice che Stellantis e LG vogliono investire 3,6 miliardi di euro in una fabbrica di batterie in Canada e che gli accordi sono praticamente conclusi, così come conferma che Stellantis è impegnata nella realizzazione di cinque gigafactories per raggiungere una capacità di 400 GWh.

Oltre al sito di Windsor, Stellantis lavorerebbe su progetti di gigafactories, con ACC, a Douvrain in Francia, a Kaiserlauten in Germania e a Termoli in Italia.

ACC - Automotive Cells Company - avrebbe confermato anche un protocollo d'intesa per ufficializzare la sua gigafactory negli Stati Uniti. Intanto lo stesso giornale ci dice che, con l'intervento di Verkor, gruppo che ha conosciuto una notevole espansione nel campo delle gigafactories di cellule di batteria, la regione Des Hauts de France diventerà la valle europea della batteria, un'autentica " Giga valley ".

In questa impresa un ruolo fondamentale spetta anche al gruppo cino-giapponese Envision, scelto da Renault per impiantare un'altra gigafactory vicino Douai.

E l'Italia?

Sempre *Usine nouvelle* scrive, con evidente punta di incredulità e di sarcasmo, : " Accordo imminente per uno stabilimento di batterie di Stellantis in Italia, dice Roma" facendo riferimento ad un'intervista del Ministro dell'industria italiano Giancarlo Giorgetti, intervista pubblicata sul Corriere della sera del 13 febbraio.

In questa intervista il Ministro dice: "In primo luogo dobbiamo reintrodurre incentivi per attivare il mercato di tutti i veicoli ecocompatibili, non solo elettrici. Poi siamo molto vicini, questione di pochi giorni, alla firma per la gigafactory di Termoli dove Stellantis farà le batterie.

Ma la nuova filiera elettrica richiederà comunque metà della manodopera oggi impiegata da quella tradizionale. Le imprese dell'automotive vanno

aiutate a riconvertirsi, rendendo disponibili gli accordi di programma e i contratti di sviluppo. Ma questi sono strumenti troppo lenti, burocratici...". Intanto, però, esisteva un progetto europeo, IPCEI, che stanziava 570 milioni di euro di fondi pubblici per la costruzione di gigafactory in Italia.

Giorni fa la stessa Siri Industrial ha annunciato l'emanazione di un decreto del Ministero dello sviluppo economico che prevede la concessione di un'agevolazione, in forma di contributo alla spesa, a valere sul fondo IPCEI, in favore della controllata Fabb per un importo pari a 417.046.521,84 €, cifra calcolata sul totale degli aiuti concedibili, definito sulla base del deficit di finanziamento nominale pari a 505.843.200 €. Questo contributo, superiore a quello stanziato per Termoli, dove verrà riconvertito la fabbrica Stellantis ex Fiat, servirà a finanziare il progetto Teverola 2, impianto da realizzare entro 24 mesi nel casertano, nella fabbrica ex Indesit.

Preso atto degli indirizzi del Ministro, evidentemente lontano dalla sponda adriatica, dobbiamo chiederci anche quale sia la risposta di Stellantis alla disponibilità mostrata dal Governo italiano.

Il 1 marzo, il giorno stesso della presentazione del programma Dare Forward 2030, Carlos Tavares dichiara: " Non c'è necessità che il Governo italiano entri nell'azionariato di Stellantis. Possiamo proteggere l'Italia senza l'ingresso nell'azionariato del Governo... L'Italia è già una colonna del gruppo... Ci sono molte potenzialità per i marchi FCA in Europa... Il gruppo sta investendo per rilanciare i marchi Lancia e Alfa Romeo e per elettrificare Fiat".

Ora, verifichiamo il primo modo di protezione dell'Italia.

La Gazzetta di Firenze dell'8 aprile 2022 scrive: " Stellantis ha conferito ad Alessandro Cini, manager del gruppo guidato da John Elkann, i poteri di poter chiudere gli impianti italiani. E' quanto rivelato da Verità&Affari che riporta un documento in cui Cini, che è il responsabile ottimizzazione fiscale Emea della multinazionale dell'automobile, sostituisce Pietro De Biasi...

Nuovi poteri conferiti che gettano benzina sul fuoco nei giorni stessi in cui si tratta sui poli produttivi italiani del gruppo nato dalla fusione tra FCA e Peugeot.

D'altronde il Ceo Carlos Tavares ha continuato a sottolineare l'obiettivo di tagli per avere risparmi pari a 5 miliardi di euro e il rischio è che questi tagli possano ricadere sul lato italiano del gruppo.

C'è ad esempio la questione Melfi, l'impianto italiano con il maggior numero di persone impiegate (7.200) che nel 2020 ha prodotto la metà delle vetture di FCA (229.848 vetture su un totale di 460.610) e dove il tema della riorganizzazione interna fa discutere, così come i tempi aperti a Pomigliano, dove il 35% dei 4.481 dipendenti è in cassa integrazione a rotazione, a Torino, con il polo produttivo che comprende Mirafiori e Grugliasco per 3915 persone impiegate, e a Cassino dove il calo di pezzi usciti di fabbrica rispetto all'anno scorso, già segnato dal lockdown, è stato del 17,7%.

Nel primo trimestre 2021 erano in cassa integrazione a rotazione mediamente 4500 lavoratori al giorno".

Ma c'è un'altra espressione inquietante nelle dichiarazioni del 1 marzo.

Tavares dice: "Il Governo può usare meglio le tasse degli italiani"!

Ma perché un amministratore delegato, per quanto potente, può permettersi di usare questo tono, sapendo benissimo, - John Elkann gliel'avrà

certamente spiegato - che la creatura italiana portata in dote a Stellantis è cresciuta nel tempo con oltre 200 miliardi di euro delle tasse degli italiani?

Probabilmente Tavares ritiene che il Governo italiano non abbia la stessa coesione (rileggete l'intervista del Ministro e capirete il perché) e fermezza di quello francese, azionista che sa, condiziona e indirizza all'interno del suo territorio scelte decisive per la tenuta del sistema industriale e dei livelli occupazionali, un Governo, quello francese, protagonista non solo di misure anti delocalizzazione, ma elaboratore e motore di strategie di elettrificazione e rilocalizzazioni, con ingenti impegni di spesa.

A questo punto, visto che Termoli dovrà aspettare che ACC approvi il programma e che Sevel non appare all'orizzonte, diventa obbligatorio chiedere a chi ha avuto tanto, Exor, di cedere il 4,4% del suo pacchetto azionario (attualmente ha il 14, %) e un suo rappresentante nel Consiglio di amministrazione di Stellantis, andando ben oltre le sterili e banali raccomandazioni del Copasir e, addirittura, offrendo 2 miliardi di euro per il pacchetto completo.

Ma la cosiddetta politica dei " Migliori " riuscirà a trovare una motivazione plausibile e comprensibile della sua esistenza, magari liberando Sevel-Cenerentola dalla schiavizzazione della matrigna-Stellantis ?