

AUTOMOTIVE ABRUZZO: "I PROFITTI CRESCENTI DI STELLANTIS, MA SEMPRE MENO MADE IN ITALY"

1 Luglio 2024



CHIETI - "Il 12 giugno 2024, nel Michigan, l'ad di Stellantis, Carlos Tavares ha presentato il programma della multinazionale agli investitori. Sulla base delle linee di programma, con obiettivo dichiarato la crescita esponenziale dei profitti, il futuro dell'ex Sevel e dell'indotto appare sempre più problematico".

Le ombre che si allungano sull'automotive abruzzese e anche italiana è l'argomento dell'intervento di Angelo Orlando, ex parlamentare e consigliere regionale abruzzese.

Tavares, Atessa, Termoli; profitti, crescenti, del capitale not Made in Italy

Dopo il rinvio a tempo indeterminato della realizzazione della gigafactory di Stellantis a Termoli, con sempre maggiore frequenza in Val di Sangro si succedono ricorsi alla cassa integrazione nello stabilimento ex Sevel.

I sindacati denunciano la crisi del mercato e prospettano un autunno ancora più problematico.

Si ripropone anche l'invito alla politica nazionale e regionale ad una presa di coscienza e ad una rapida e più incisiva azione nei confronti della multinazionale, anche per scongiurare la crisi del patrimonio di professionalità dell'indotto, sempre ricordando il peso che l'economia della Val di Sangro ha nella formazione del Pil regionale.

Tuttavia il problema di fondo è rappresentato dalle linee programmatiche del CEO di Stellantis, Carlos Tavares.

Il 12 giugno 2024, nel Michigan, Tavares ha presentato il programma della multinazionale agli investitori.

Sulla base delle linee di programma, con obiettivo dichiarato la crescita esponenziale dei profitti, il futuro dell'ex Sevel e

dell'indotto appare sempre più problematico.

A seguire un excursus utile a ricostruire la vicenda.

“L'eccellenza produttiva dello stabilimento di Atesa è riconosciuta a livello mondiale”, ha sottolineato Tavares che ha anche ribadito come il sito produttivo abruzzese “continuerà a svolgere un ruolo centrale nel nostro piano strategico Dare Forward 2030, con il quale puntiamo a diventare leader nel mercato degli LCV a livello mondiale”.

Poi, nella risposta alle accuse del Presidente Meloni che gli rimproverava di privilegiare gli stabilimenti francesi rispetto a quelli italiani, “ Il Ceo del gruppo rimanda al mittente l'accusa di aver abbandonato l'Italia, in cui “abbiamo più di 40.000 dipendenti” e rivendica gli investimenti del nostro Paese, in particolare Termoli “dove stiamo trasformando lo stabilimento in una gigafactory. E cosa otteniamo? Critiche” (alVolante 25 gennaio 2024).

“Il sito di Atesa, dove si fabbricano veicoli commerciali leggeri, ormai da anni è l'unico sito non interessato ad ammortizzatori sociali, grazie una continua richiesta di mercato... Tuttavia, il recente avvio del cosiddetto “stabilimento gemello” di Gliwice, in Polonia, pone il concreto rischio che quei volumi siano sottrattivi rispetto allo stabilimento abruzzese” (Sbilanciamoci, Stellantis e le grandi dismissioni dall'Italia, 13 maggio 2024).

14 maggio- cassa integrazione ex Sevel

27 maggio 2024- Tavares incontra i sindacati

28 maggio 2024- le assicuranti esternazioni dell'Assessore

8 giugno 2024- altra cassa integrazione alla ex Sevel

12 giugno 2024- l'ex Sevel come “ traino”!

12 giugno 2024- da Auburn Hills, Michigan (Usa) Carlos Tavares, Ceo di Stellantis, spiega al Presidente Marsilio la differenza tra sogno e realtà!

Tavares all'Investor Day, Michigan, 12 giugno 2024

“Quando il gruppo PSA di Tavares si è fuso con Fiat Chrysler nel gennaio 2021, la società appena nata ha deciso di ridurre la spesa di 5 miliardi di euro, ovvero circa 5,4 miliardi di dollari, all'anno. E' un obiettivo che l'azienda afferma di raggiungere il 2024, un anno prima del previsto... Più recentemente, Tavares ha affermato che la società madre di marchi come Ram e Jeep deve ridurre il 40% dei costi per poter produrre e vendere in modo redditizio veicoli elettrici... I tagli fanno parte del piano strategico di Stellantis per aumentare i profitti e raddoppiare i ricavi fino a 300 miliardi di euro entro il 2030... Le misure di riduzione dei costi hanno incluso il rimodellamento della catena di fornitura delle operazioni dell'azienda nonché la riduzione dell'organico.... Da quando è stata concordata la fusione nel dicembre 2019, Stellantis ha ridotto l'organico del 15,5% ovvero 47.500 dipendenti, fino al 2023, secondo i documenti pubblici... Nel frattempo i miliardi di risparmi operativi associati hanno contribuito ad aumentare l'utile operativo... (Ned Curic, responsabile capo della tecnologia in Stellantis) “Abbiamo tagliato il personale, ma in realtà non ne abbiamo bisogno così tanti”, ha detto durante un'intervista il mese scorso, aggiungendo che l'azienda impiega ancora circa 50.000 ingegneri. Per progettare sistemi per la nostra road map decennale, è già stato fatto”

“Oggi, in occasione del primo Investor Day di Stellantis, il CEO Carlos Tavares ha delineato nove fattori chiave di differenziazione strategica che pongono le basi affinché l'azienda possa liberare valore e affrontare gli sconvolgimenti e la ridefinizione dell'industria globale dell'auto” (Comunicato stampa di Stellantis, 13 giugno 2024).

Ora, uno dei fattori chiave di differenziazione strategica per raggiungere “velocità e agilità sostanziali” è “una presenza globale che massimizzi le opportunità nei Best-Cost Country”.

Qualcuno può spiegare se, secondo Tavares e le sue linee strategiche, l'Italia e la Val di Sangro sono realtà con il miglior costo per massimizzare le opportunità di profitto?

Una risposta?

“La proposta di Stellantis: operai da Cassino a Sochaux. Trasferita a stipendio pieno e con indennità ai lavoratori in CIG. Il gruppo: si fa da anni” (il Messaggero, 14 giugno 2024).

Due anni fa, nel 2022 a Kragujevac , in Serbia:

“Stellantis, operai alle strette: due anni all'estero o addio. In Serbia i lavoratori di Kragujevac, ex FCA, dovranno scegliere se passare due anni lontani da casa o aderire a un programma d'uscita” (FormulaPassion.it, 25 maggio 2022).

E pensare che un operaio serbo guadagna mediamente 600 € al mese e lo Stato serbo detiene il 33% dell'impianto!

Ancora, nel comunicato stampa di Stellantis i responsabili della tecnologia, della supply chain e della attività manifatturiera dell'azienda “si sono concentrati sulla straordinaria gestione della catena del valore da parte di Stellantis con piattaforme, prodotti attività flessibili, con capacità multienergetiche particolarmente importanti, in grado di affrontare diversi scenari”.

In sostanza Stellantis prevede di progettare, anzi ha già progettato, quattro piattaforme- piccola, media, grande, molto grande- che avranno un'efficienza alta e riusciranno a supportare tutti i modelli prodotti dall'azienda (trading online 14 giugno 2024).

Di grazia, la politica può chiarire se qualcuna di queste piattaforme sarà impiantata in Italia e in particolare ad Atesa?

Termoli, la gigafactory, le batterie e il destino della filiera industriale in Abruzzo e Molise.

“Il rinvio a data da destinarsi del progetto di costruzione della gigafactory a Termoli mette a repentaglio un'occasione di sviluppo industriale di rilevanza nazionale, che soltanto poche settimane fa sembrava in procinto di partire” (comunicato stampa delle segreterie regionali Abruzzo e Molise di Cgil Cisl e uil, 13 giugno 2024).

“Molti produttori stanno mettendo in discussione i loro investimenti nei veicoli elettrici, di fronte ad un mercato in difficoltà e prospettive incerte. dopo Ford, Renault e Mercedes Benz, anche il gruppo Stellantis sta valutando la possibilità di cancellare alcuni dei suoi investimenti in questo settore... Mentre alcuni mercati stanno mostrando la loro adattabilità all'elettrico, come Norvegia e Paesi Bassi, altri stanno resistendo, come Italia e Spagna... Dopo Germania e Italia, anche la Spagna potrebbe vedere messa in discussione la sostenibilità della sua futura giga Factory. Questa decisione è motivata dalla necessità di non creare fabbriche di batterie in paesi dove la domanda di veicoli elettrici è bassa... Secondo il gruppo le istituzioni non hanno tenuto sufficientemente conto delle reali sfide legate alla domanda di veicoli elettrici, compresa la loro accessibilità per le classi medie e la disponibilità di un'adeguata rete di ricarica” (Auto infos, 14 giugno 2024).

Se queste riflessioni avvengono in Francia, dove c'è già, a Douvrin, una gigafactory- progetti e investimenti per altre tre- e c'è un programma governativo di investimenti nel campo delle materie prime come gallio, magnesio, terre rare, litio, quanta attenzione dedica la politica al problema in Italia, dove pure Assolombarda, nella pubblicazione del “Crusotto materie prime” del giugno 2024 denuncia la vulnerabilità europea al riguardo scrivendo: “ Secondo le stime.....le materie prime necessarie alla mobilità elettrica saranno quelle con i più forti incrementi di domanda: solo per citare alcuni esempi si prevede che la domanda UE di litio sarà 12 volte più grande nel 2030 e 21 volte più grande nel 2050 rispetto al 2020; la domanda di platino sarà rispettivamente 30 50 volte maggiore...”?

Il governo italiano, che sembra molto preoccupato dell'attenzione di Stellantis verso la Francia e la Germania forse dimenticando quanto diversa sia l'impostazione della politica industriale e quanti milioni di euro siano investiti, trascura, invece, la Polonia, dove si incrociano i destini di Atesa e Termoli!

In Polonia, dove ci sono 14 Zes, con specializzazioni dei distretti, e non una elefantiaca Zes unica del Sud, a Gliwice si producono veicoli commerciali leggeri come ad Atesa e a Wroclaw c'è una gigafactory, fondata nell'aprile 2016, con un investimento di 4 miliardi di euro da parte di LG, azienda coreana, e con il supporto del governo polacco che ha stanziato contributi pari a circa 95 milioni di euro, una gigafactory che è la più grande in Europa, con una capacità produttiva di 86 GWh e con una quota di mercato mondiale del 14% (Wired, 12 marzo 2024).

Chiara la differenza di prospettive di resilienza e crescita?

Saranno l'autonomia differenziata e il premierato a costruire il futuro dello sviluppo industriale e il programma Garanzia Occupabilità Lavoratori – GOL- a salvare i livelli occupazionali?

