AUTOMOTIVE: ORLANDO, “I PIANI DI STELLANTIS IN POLONIA, IL SONNO DELLA POLITICA IN ABRUZZO”

23 Marzo 2023



CHIETI – “Mentre si discute nel polo dell’automotive della Val di Sangro di contratto di espansione, prepensionamenti e premi di produzione e si firmano protocolli con la Zes, gli stabilimenti di Gliwice in Polonia diventeranno nelle intenzioni di Stellantis il quarto sito produttivo in Europa e l’ottavo nel mondo, per lo sviluppo del software utilizzato nelle automobili. Questo, quando la produzione della 500 si esaurisce in Polonia e si rilocalizza a Torino. E in Abruzzo? Omero dormiva sì, ma solo ogni tanto…”

Il nuovo intervento dell’ex parlamentare e consigliere regionale, Angelo Orlando, ospitato da AbruzzoWeb, affronta questa volta il rischio incombente di depotenziamento della ex Sevel di Atessa (Chieti), del gruppo Stellantis, dove si producono i Ducato, punta di diamante del polo dell’automotrice abruzzese, motore economico della regione, su cui però ora incombe lo spettro del depotenziamento e della delocalizzazione. Del resto alla Ex Sevel ricorda Orlando si è passati da 3.849.330.891 di euro di autoveicoli prodotti ed esportati nel 2019, a 2.328.160.048 di euro del 2022, con una perdita di 1.521.170.843 di euro, mentre in altri stabilimenti Stellantis in Piemonte, Emilia Romagna e Campania e si è avuto invece un incremento. Il destino incerto dell’automotive abruzzese è stato oggetto nei giorni scorsi di una interrogazione del deputato dem Luciano D’Alfonso, a cui ha risposto per il governo il sottosegretario Fausta Bergamotto.

Stellantis e l’insostenibile “leggerezza” della politica in e per l’Abruzzo

Stellantis nel 2022 ha visto crescere i suoi profitti a 16,8 miliardi di euro, con un incremento del 26%. Distribuisce 4,2 miliardi di dividendi, acquista proprie azioni- buyback- per 1,5 miliardi, distribuisce ai dipendenti un bonus di 2 miliardi.

Evidentemente il credo di Carlos Tavares – razionalizzare, ottimizzare, tagliare – è estremamente produttivo per la proprietà, decisamente problematico, in più di un caso, per i dipendenti del gruppo. Se si guarda, poi, alla politica industriale di Stellantis ed agli indirizzi programmatici per quanto riguarda i siti italiani, è ovvio constatare il fatto che le scelte sono scelte aziendali, assolutamente non condizionate e svincolate dal confronto con la politica nazionale e locale.

La prova? L’incontro, il cosiddetto tavolo Stellantis, svoltosi il 14 febbraio 2023 a Palazzo Piacentini.

Ora, mentre in Francia l'unico interlocutore di Tavares è il Ministro dell'Industria Bruno Le Maire, a Roma l'interlocutore del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso di Fratelli d'Italia, è stato il dottor Davide Mele, referente-vicario per Stellantis in Europa.

Il Ministro, come si evince dal comunicato del Ministero, ha ribadito l'importanza che il Governo riserva al settore automotive e al ruolo centrale delle aziende per la filiera nazionale, ha indicato, come obiettivi, il rilancio della produzione nazionale, l'innovazione tecnologica e la tutela dell'occupazione.

Poi si è avventurato nella definizione di una utopistica riforma degli incentivi che non terrebbe conto dei trattati europei, sostenendo: "gli incentivi devono andare a beneficio del lavoro italiano".

Questa è la nota finale del comunicato: "Al tavolo Urso ha sollecitato pertanto maggiore attenzione alla filiera dell'automotive con le stesse modalità con cui avviene in altri paesi, citando il caso Lear di Grugliasco (Torino), "che crediamo sia un pericoloso segnale d'allarme".

Ora la Lear di Grugliasco è il simbolo dell'indotto automotive in ginocchio, e i suoi oltre 400 dipendenti, prima impegnati per realizzare i sedili che Stellantis installa sulle automobili Maserati, vedono che adesso anche i sedili per la 500 elettrica si fanno in Turchia, mentre a Grugliasco dilagano cassa integrazione e trasferimenti forzosi.

Peccato, però, che il ministro, espressione di un partito che in Abruzzo ha raccolto una messe sterminata di voti ed eletto sei suoi rappresentanti in Parlamento, affiancato, oltretutto, durante l'incontro da un sottosegretario abruzzese, non abbia tenuto conto che un segnale ben più pericoloso di allarme è quello che riguarda un sito produttivo che conta 5242 dipendenti diretti e crea lavoro per oltre 20.000 lavoratori dell'indotto, il sito ex Sevel.

Scorrendo poi la rassegna-stampa sull'incontro è facile notare come i nomi di siti in difficoltà siano prevalentemente quelli di Verrone, Cento, Melfi, Grugliasco, Pratola Serra, mentre solo episodicamente si fa riferimento al sito di Atessa.

Nel settembre 2022 Tavares incontra Il sindaco di Torino, il Presidente della Regione, il Presidente dell'Associazione industriali e annuncia il potenziamento di Mirafiori, con la creazione di una nuova piattaforma per il lusso, la nascita di un Hub dell'economia circolare, l'acquisizione di una start-up di intelligenza artificiale per la promozione di uno sviluppo a medio termine di una piattaforma e di software per la guida autonoma.

Passiamo dunque in rassegna le cifre economiche cubate, relative agli autoveicoli prodotti ed esportati, (codice ateco CL 291- autoveicoli).

Piemonte

2019: 2.695.141.080 di euro
2022: 5.923.708.222
+ 3.228.567.142.

Emilia-Romagna

2019: 4.807.090.367 di euro
2022: 6.600.005.302
+ 1.792.914.935.

Lazio

2019: 1.315.443.618 di euro
2022çL 1.074.181.347
– 241.262.271.

È cronaca recente, però, – 8 marzo 2023- il fatto che Carlos Tavares, durante una visita all'impianto abbia annunciato l'arrivo di una piattaforma Stla Large e la produzione delle grandi auto elettriche.

Campania

2019: 602.589.564 di euro
2022: 939.034.153
+ 336.444.589

Subito dopo la vista a Cassino, Tavares, evidentemente allergico a Roma e al Ministro, ha visitato il Giambattista Vico di Pomigliano d'Arco e adesso Pomigliano "vola" con Tonale.

Basilicata

2019: 2.568.422.790 di euro
2022: 1.698.490.334
– 869.932.456.

Situazione, questa, estremamente problematica, ma, per Melfi, Stellantis il 15 febbraio 2023 ha confermato quattro nuove produzioni, aggiungendo che per questo stabilimento esiste l'intenzione di modellarlo sullo schema di Sochaux, intenzione, però, tutta da verificare, considerando gli investimenti- 200.000.000- necessari. Di fronte ai problemi, ancora presenti, nell'agosto del 2022, il Presidente della Regione Basilicata ha chiesto, per fare pressione sul Governo, il coinvolgimento dei suoi colleghi Presidenti della Campania, del Lazio e del Molise, e non dell'Abruzzo.

Abruzzo

2019: 3.849.330.891 di euro
2022: 2.328.160.048
– 1.521.170.843

Ora, mentre si discute in Val di Sangro di contratto di espansione, prepensionamenti e premi di produzione e si firmano protocolli con la Zes, che cosa accade a Gliwice, il sito per la produzione di Veicoli commerciali leggeri allegramente considerato complementare e non concorrente?
Sul sito web della "Società polacca per il sostegno all'imprenditorialità 1997-2023"
il 15 febbraio 2023 si legge: "L'azienda automobilistica Stellantis lancerà un centro IT a Gliwice, lavorando allo sviluppo del software utilizzato nelle automobili. Fino a 300 specialisti troveranno
lavoro. Il centro di Gliwice sarà il quarto centro di questo tipo di Stellantis in Europa e l'ottavo nel mondo. L'investimento di Stellantis è un'altra pietra miliare nell'attuazione del piano strategico Dare forward 2030. Il team polacco contribuirà a una rete globale di sviluppo software che è fondamentale per il business dei veicoli definiti dal software di Stellantis".

Questo, quando la produzione della 500 si esaurisce in Polonia e si " rilocalizza" a Torino! Omero dormiva sì, ma solo ogni tanto.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli