AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

L'INCERTO FUTURO DELL'AUTOMOTIVE ABRUZZESE: ORLANDO, "CHE POSTO HA LA SEVEL NEI DISEGNI DI TAVARES?"

17 Luglio 2022



GURDIAGRELE – La Sevel di Atessa che svolge un ruolo fondamentale nell'economia abruzzese perché rappresenta gran parte del 19% del valore aggiunto del settore industriale regionale contro il 5% nazionale, nel disegno di Carlo Tavares, il Ceo onnipotente di Stellantis, ha ancora un posto e, soprattutto, ha un futuro?"

Da questo interrogativo parte l'inquieta riflessione di Angelo Orlando, ex parlamentare e consigliere regionale di Rifondazione comunista, nonché ex presidente della prima commissione Bilancio, sul destino dell'automotive abruzzese. Pubblichiamo su Abruzzoweb la prima parte dell'analisi di Orlando

IL RUOLO DELLA SEVEL NEL COLOSSO STELLANTIS – parte prima

Nel suo report del 2 luglio 2022, " L'export abruzzese dei mezzi di trasporto", il dottor Aldo Ronci, troppo spesso vox clamans in deserto, analizzando i valori assoluti e percentuali di questo settore, quantificava il decremento dell'export in 343 milioni nel terzo trimestre 2021, 408 milioni nel quattro trimestre 2021, 227 milioni la flessione in valori assoluti del primo trimestre 2022.

Segnalava anche che, in valori percentuali, l'export abruzzese, rispetto ai valori medi nazionali, registrava i seguenti spread negativi: -24,6 punti percentuali nel secondo trimestre 2021, -43,4 punti percentuali nel terzo trimestre 2021, -27,2 punti percentuali nel quarto trimestre 2021, -39,2 punti percentuali nel primo trimestre 2022.

Analizzando le cause di questo peggioramento, individuava nel ruolo della sede di Atessa nella nuova holding di Stellantis una delle cause determinanti.

In sostanza, la domanda che nasce spontanea è: questa azienda che svolge un ruolo fondamentale nell'economia abruzzese perché rappresenta gran parte del 19% del valore aggiunto del settore industriale regionale contro il 5% nazionale, nel disegno di Tavares ha ancora un posto e, soprattutto, ha un futuro?

Da qui altre, angoscianti, domande: è la Sevel l'anello debole della holding? A questo anello debole è riservata soltanto una decrescita infelice?

Analizziamo, ora, i fatti partendo dal comunicato dell'accordo firmato dai sindacati il 7 luglio 2022, accordo non ratificato soltanto dalla Fiom.

Nella definizione degli strumenti "per una giusta e sostenibile transizione, pattuiti nuovi incentivi e un percorso di ricollocazione attiva per 1.820 uscite volontarie", l'elemento fondamentale è rappresentato dal cosiddetto "active placement", uno strumento del programma di continuità occupazionale (PCO). Guardate, ora, su un sito, "finanza.com" questo titolo: "Cerchi lavoro? Lo trova direttamente l'azienda mentre prendi lo stipendio: la novità da Stellantis".

Carlo Tavares, dotato secondo i francesi di " frugalità ingegnosa", è improvvisamente diventato un benefattore?

Un dubbio è decisamente legittimo, soprattutto se si guarda fuori dell'Italia.

Sul sito di " Altra economia ", il 7 giugno 2022, si legge: "A fine aprile Stellantis ha annunciato una svolta elettrica per la fabbrica a sud di Belgrado, a Kragujevac, i sindacati denunciano nuovi licenziamenti e proposte irricevibili come andare a lavorare in Germania, Polonia, Slovacchia o Italia (?) a proprie spese e senza garanzie, il tutto dopo 10 anni di aiuti pubblici alla multinazionale".

In sostanza Tavares " gradirebbe" scambiare in Serbia una piattaforma elettrica con l'esodo forzato di 1500 operai.

Le caratteristiche di questa nuova opportunità di lavoro, aristocraticamente definita " reskilling on the job", ricollocazione in sostanza? L'azienda invita i lavoratori in fabbrica a far sapere le proprie intenzioni, dopo aver elencato le ipotesi per il trasferimento biennale: in Slovacchia per 800 € di salario netto, in Polonia per 850 €, in Italia per 1400 € , in Germania per 1900 €, aggiungendo, nella nota numero uno, "l'alloggio è a carico dei dipendenti".

E' lo stesso destino riservato ai lavoratori di Melfi, Termoli, Atessa?

Tornando al comunicato, un'osservazione scontata è il rilievo che questa "rivoluzionaria" misura di active placement sembrerebbe riferita pressoché esclusivamente al comparto FCA auto.

E Atessa? "Tale dinamica – di ricollocazione – dovrebbe indurre tutti, come stiamo provando a fare in Stellantis, ad affrontare la questione occupazionale con il massimo anticipo possibile e con una pluralità di strumenti, che vanno dalle uscite volontarie incentivate alla riqualificazione del personale e alle assunzioni di nuove figure, come abbiamo pattuito con il presente contratto di espansione per gli enti centrali di staff e come riteniamo si debba fare nella fabbrica di furgoni di Atessa con un nuovo contratto di espansione che consente di mandare in pensione parte del personale e stabilizzare parte dei lavoratori precari."

Purtroppo, una "parte" più una "parte" non rappresenta un "tutto".

Ora, si è divorati da pessimismo cosmico se si pensa che questo rappresenti solo flebile tentativo di limitazione dei danni per l'esistente, scansando ogni ipotesi di futuro e di ricambio generazionale dei lavoratori nella Sevel? Ma, in Italia, la politica non è mai stanca di disegnare tavoli?

© 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