



## Le rassegne monografiche

### Il caso Stellantis

Sabato 3 febbraio

1. Domande e risposte per inquadrare il problema.
2. Calenda si inserisce nella polemica politica e in quella editoriale, con il gruppo Gedi.
3. La società guidata da Carlos Tavares da sola non può arrivare a raddoppiare il volume di fabbricazione. L'automotive è un settore globale che sfugge alle logiche del sovranismo.
4. Profilo di Carlos Tavares, l'amministratore del gruppo Stellantis, a cura di Stefano Montefiori.
5. Roberto Napoletano contro i doppi giochi e le propagande, da parte di tutti.
6. La crisi di Stellantis in Italia e il testamento di Marchionne. In Italia produzione in calo, Cig e possibili chiusure.
7. Paolo Panerai fa una lunga storia che attraversa la storia italiana, e scrive che a Elkann non venga l'idea di conferire Ferrari in Stellantis.
8. Che il governo si prepari a investire nel capitale di Stellantis è al momento poco più che una speculazione. Ma la provocazione con cui il ministro Adolfo Urso ha risposto al ricatto di Carlos Tavares pare essere piaciuta.
9. Quando c'erano gli Agnelli chiedevano sostegni ma la proprietà era italiana. Oggi è cambiato tutto e negoziare sussidi non ci porta lontano, afferma Antonio Misiani.
10. Il fatto che Stellantis privilegi le produzioni in Francia o nei Paesi satelliti, a scapito di quelle in Italia, ci fa sobbalzare perché ci sentiamo traditi, scrive Osvaldo De Paolini.

---

**1 Chi sono gli azionisti di Stellantis?** Il principale azionista di Stellantis è Exor, la holding della famiglia Agnelli, con il 14,2%. Il secondo azionista è Peugeot con il 7,1%, il terzo il governo francese, tramite Bpi, con il 6,1% più alcune controllate che detengono lo 0,3%, per un totale di 6,4%. Il suo ad, Nicholas Dufourcq siede nel cda di Stellantis. **2 Perché è stato ipotizzato**



**L'ingresso dello Stato nel capitale di Stellantis?** Due giorni fa il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha dichiarato che se Stellantis e il ceo Carlos Tavares «ritengono che l'Italia debba fare come la Francia, che recentemente ha aumentato il proprio capitale sociale all'interno di Stellantis, ce lo chiedano. Se è quello, se vogliono una partecipazione attiva possiamo sempre discuterne e possiamo ragionare insieme». **3 È la prima volta che si parla dell'acquisto di una quota di Stellantis da parte dello Stato italiano?** Già nel 2022, un anno dopo la fusione, il Copasir aveva chiesto di valutare l'ingresso di Cassa depositi e prestiti nel gruppo Stellantis per controbilanciare il peso della Francia nel gruppo. Anche l'ex presidente del Consiglio, Romano Prodi, nel 2021 aveva scritto su Il Messaggero: «Penso tuttavia che questa politica (italiana per l'automobile, ndr) sarebbe più facile da mettere in atto se il nostro governo, dopo avere accompagnato l'Fca verso la fusione, aiutandola con il cospicuo prestito di sei miliardi di euro, fosse entrato nell'azionariato di Stellantis insieme allo Stato francese». **4 Quanto costerebbe l'operazione?** Se il governo italiano oggi volesse acquisire una quota del 6,1%— uguale a quella che il governo francese detiene attraverso Bpi, l'equivalente della nostra Cassa depositi e prestiti — dovrebbe sborsare ai valori di Borsa attuali 4,1 miliardi euro. Sarebbe una presenza paritetica a quella pubblica francese? No. Bpi, che come Exor e Peugeot è azionista di lungo corso di Stellantis, dopo tre anni di possesso della sua quota azionaria ha chiesto e ottenuto di aumentare i diritti di voto in assemblea. Quindi oggi il la quota del governo francese ha un peso pari al 9,9%. Con lo stesso meccanismo Exor è salita al 23,13% e Peugeot all'11,1%. Questo vuol dire che, se anche acquisisse il 6,4% spendendo 4,1 miliardi, il governo italiano non avrebbe lo stesso peso dello Stato francese. **5 Come ipoteticamente si potrebbe strutturare l'ingresso nell'azionariato?** Un ddl del ministro Adolfo Urso di giugno faceva riferimento al Fondo nazionale Made in Italy che però investirebbe solamente nelle aziende con sede legale in Italia, mentre Stellantis è una società di diritto olandese. **6 Esistono altri casi di imprese partecipate dallo Stato francese?** Sì, EssilorLuxottica e Stmicroelectronics con lo Stato italiano. **7 Qual è la differenza produttiva di Stellantis tra Italia e Francia?** Stellantis in Italia conta 42.700 dipendenti e sei impianti di assemblaggio (Mirafiori, Modena, Cassino, Pomigliano, Melfi e Atessa) che han prodotto nel 2023 751.384 modelli. Ci sono poi le fabbriche di componenti di Cento, Pratola Serra e Termoli e Verrone. In Francia si producono 695.000 veicoli, i dipendenti sono 40.100. Gli stabilimenti di assemblaggio sono cinque: Trémery, Metz, Charleville, Mulhouse e Sochaux. Andrea **Rinaldi** per il **Corriere della sera**.

Intervista a Calenda sul Foglio del **25 gennaio**. "**Meloni è arrivata tardi su Stellantis, ma almeno c'è arrivata**, la Schlein e Landini invece temo non ce la faranno mai". Carlo Calenda ha apprezzato la risposta della presidente del Consiglio all'interrogazione di Azione su l'ex **Fca**. Durante il **question time** di ieri alla Camera Meloni è stata abbastanza netta. "**Con Stellantis faremo valere l'interesse nazionale, se si vuole vendere un'auto sul mercato mondiale pubblicizzandola come un gioiello italiano, allora quell'auto deve essere prodotta in Italia, vogliamo tornare a produrre qui da noi almeno un milione di veicoli l'anno**", ha dichiarato. "**Adesso - dice Calenda - deve però sostanziare la pars costruens del suo intervento: bisogna chiarire qual è il piano di Stellantis per l'Italia, oggi non noto, e capire se è **difforme dalle garanzie che gli Elkann avevano dato** e, solo a quel punto, discutere di eventuali miglioramenti anche con quello che l'Italia deve fare per aiutare. Non può succedere però che questi facciano la vendita della fontana di Trevi due volte**". Ci spieghi meglio. "**Bisogna evitare - dice il senatore di Azione - quanto accaduto finora dopo la sigla dell'accordo per la fusione**



con Psa. Quei giorni dicevano *'salvaggeremo tutti', adesso tornano e dicono 'salvaggeremo tutti se ci date incentivi, soldi, etc'*, questo significa vendere la stessa cosa due volte". Intanto ieri Calenda è tornato sulle colonne di Repubblica, dopo le polemiche degli ultimi mesi con il quotidiano di Largo Fochetti (edito dagli Elkann) che, era l'accusa del leader di Azione, **non lo intervistava più dall'inizio della sua battaglia contro Stellantis**. "Erano quattro mesi esatti che non ero né su Repubblica, né sulla Stampa, ma credo finalmente ci sia stato un chiarimento, sono pienamente soddisfatto", dice. Non è solo Stellantis comunque a unire Calenda e Meloni. (...)

Scrivo per **La Stampa** il **25 gennaio** **Paolo Griseri: nuovo attacco di Giorgia Meloni a Stellantis**: *«Fa gli interessi dei francesi»*. Da Torino rispondono con le cifre della produzione degli stabilimenti italiani e **con la percentuale di auto che quegli stabilimenti esportano all'estero «migliorando la bilancia commerciale»**. Uno **scontro durissimo** nei toni anche se in questi casi spesso la baruffa precede un'intesa, Lo ha detto ieri la stessa Meloni parlando al Question Time della Camera: *«Il governo vuole difendere l'interesse nazionale e instaurare un rapporto equilibrato con Stellantis per difendere la produzione e i livelli occupazionali. Vogliamo tornare a produrre in Italia almeno un milione di auto all'anno»*. L'obiettivo del governo non è molto chiaro. Se si intende che in un anno vengano prodotte in tutta Italia un milione di auto, il traguardo è vicino. **Sommando le 752 mila di Stellantis con quelle di Lamborghini e Dr, si superano le 800 mila vetture**. Difficile pensare che tutta la manovra del governo miri ad aumentare di 60 auto al giorno la produzione dei singoli stabilimenti. Sarebbe un fatto certamente positivo ma **non in grado di garantire maggiore occupazione o difendere la produzione** più di quanto avvenga oggi. Diverso è se dal calcolo **vengono tolti i veicoli commerciali** prodotti nello stabilimento Sevel di Atesa, quello visitato due giorni fa dall'ad del gruppo Carlos Tavares, che nel 2023 ha visto uscire dalle linee 230 mila veicoli. In quel caso l'attuale produzione di auto in Italia sarebbe di circa mezzo milione di pezzi e l'obiettivo del governo sarebbe dunque di raddoppiarla. Non sono calcoli fini a se stessi. Da quei numeri dipendono la strategia del governo e quella di Stellantis. Meloni ha ripetuto ieri **la polemica sulla francesizzazione del gruppo** «le cui scelte industriali tengono maggiormente in considerazione le istanze di Parigi rispetto a quelle italiane». Un **portavoce di Stellantis ha ricordato ieri i numeri della produzione in Italia e il fatto che «il 63 per cento dei veicoli prodotti sia destinato all'esportazione»**, dunque produca in vantaggio per i conti della Penisola. Stellantis, dicono a Torino, *«è fortemente impegnata in Italia dove ha investito diversi miliardi di euro in nuovi prodotti e siti produttivi»*. Basterà tutto questo a rassicurare il governo e i sindacati? Probabilmente no. Ci sono stabilimenti "scarichi" come si dice in gergo, che potrebbero produrre molto di più. **Il caso più evidente è quello di Mirafiori** dove nel 2023 le auto prodotte sono state 85.000 in gran parte 500 elettriche. Cifre molto basse che rischiano di non garantire le numerose aziende dell'indotto che lavorano a lato dell'assemblaggio finale. Perché le fabbriche d'auto non sono cattedrali isolate ma il punto di approdo di una vastissima rete di aziende medio piccole. **E' possibile spingere Stellantis a raddoppiare la sua produzione di automobili in Italia?** Sarebbe molto **difficile** anche se il governo italiano fosse in consiglio di amministrazione. Ieri Meloni ha lamentato che *«nel cda siede un membro del governo francese»*. Questo accade perché al momento della fusione il gruppo francese Psa aveva all'interno rappresentanti del governo di Parigi, come è sempre avvenuto. Perché Fca **non aveva un membro del governo italiano in Cda? Perché i vari governi di Roma si sono ben guardati dal farlo e perché se lo avessero fatto i liberisti oggi alleati di Meloni e la sinistra**



**radicale oggi nel Pd sarebbero insorti all'unisono. Stupirsi adesso di questa oggettiva disparità tra Roma e Parigi nella stanza dei bottoni di Stellantis rischia di essere un puro elemento di propaganda.** La verità è che il gruppo di Tavares è impegnato negli stabilimenti italiani ma **non può da solo raddoppiare la produzione di auto nella Penisola.** Ed è vero che l'attuale livello di produzione rischia di **non essere sufficiente a garantire tutto l'indotto dell'automotive.** Ecco allora il passaggio chiave dell'intervento della presidente del Consiglio ieri: «Vogliamo tornare a produrre in Italia con chi vuole investire davvero sulla storica eccellenza italiana». Il governo sta cercando produttori aggiuntivi a Stellantis che vogliono insediarsi nella Penisola? Magari sfruttando gli incontri dei prossimi mesi previsti dal calendario del G7 che Roma presiederà fino al 31 dicembre? È una possibilità. Forse più realistica di quella avanzata ieri da Meloni: *«Se si vuole vendere un'auto pubblicizzandola come un gioiello italiano allora **quell'auto deve essere prodotta in Italia**».* È stata la stessa premier a smentire questa regola assistendo, nel dicembre scorso, **all'annuncio del leader serbo Vucic che ha approfittato della visita della collega italiana per dire che la Panda elettrica verrà prodotta nel suo Paese.** Il criterio, del resto, è scivoloso: a Melfi non dovrebbero più produrre Jeep Renegade e Compass. Ed è dubbio che i SUV Lamborghini (marchio italiano ma gruppo tedesco) potrebbero continuare ad essere costruiti in Emilia. **Perché l'auto, prodotto globale per antonomasia, sfugge al sovranismo della lamiera.**

Dieci anni fa Carlos **Tavares** venne reclutato da Thierry Peugeot, discendente di quell'Armand Peugeot che a fine Ottocento aveva traghettato l'azienda di famiglia dai macinini per il caffè alle biciclette e poi alle auto, racconta Stefano **Montefiori** sul **Corriere della sera** del 25 gennaio. Erano i tempi dell'alleanza del gruppo Psa (Peugeot-Citroen) con i cinesi di DongFeng, e all'epoca si disse che Tavares era in realtà l'uomo dei cinesi, determinati a salire fino al 2030% affidandosi a lui per risanare il gruppo. La storia è andata diversamente, i cinesi di DongFeng sono quasi scomparsi (nel novembre scorso sono scesi all'1,58 per cento **vendendo alla stessa Stellantis azioni per 934 milioni di euro**), la grande alleanza globale del gruppo francese si è fatta non con la Cina ma con gli americani e gli italiani di Fiat Chrysler. Carlos Tavares però è rimasto, **capo di Psa e poi di Stellantis**, sempre più potente, sempre pronto a giocare di sponda tra i Paesi pur di fare gli interessi dell'azienda e quindi il suo (nel 2022 Tavares ha percepito un salario di 23 milioni e mezzo di euro, pari a 64 mila e 328 al giorno). Nato 65 anni fa a Lisbona da famiglia francofila, a 14 commissario di corsa al circuito dell'Estoril, studi di ingegneria a Parigi, **l'uomo forte di Stellantis è ossessionato dalle auto.** Da quando ancora ragazzo truccava la Alfasud regalata dal padre per correre nei rally, alle corse al volante della Porsche del «Clémenteam Racing» (in onore della primogenita Clémentine). Il car guy Tavares è anche uomo di comunicazione capace di prendere qualche rischio negli interventi pubblici. Pochi mesi prima della chiamata di Thierry Peugeot, **Tavares era il numero due di Renault** e venne cacciato, nel settembre 2013, per una intervista con la quale di fatto si metteva sul mercato: *«Chiunque arrivi ai vertici nel settore dell'automobile ha voglia a un certo punto di diventare numero uno. Per esempio, General Motors, perché no? Sarei onorato di dirigere un gruppo simile».* Indignato per la presunzione l'allora grande capo di Renault Carlos Ghosn lo silurò. I tempi hanno dato ragione al portoghese: dopo l'arresto in Giappone e la fuga rocambolesca, **Ghosn** ha perso tutto e vive seminascosto in Libano. Dopo essere stato corteggiato da Volkswagen e Astor Martin subito dopo l'addio a Renault, Tavares è numero uno, magari non di General Motors ma del gigante Stellantis, dalla sua nascita nel 2021. A capo di un gruppo multinazionale, Tavares **non esita a fare arrabbiare a turno i governi dei singoli Paesi che pensano di avere un**



**diritto di prelazione e voce in capitolo.** Nel luglio scorso, al ministro delle Finanze francese Bruno Le Maire che gli chiedeva di **mostrare «patriottismo» e portare in Francia la produzione** dei piccoli veicoli elettrici come la Peugeot e-208, Tavares rispose senza esitazioni che invece l'intenzione di Stellantis era «chiaramente quella di produrre più modelli negli stabilimenti italiani», a cominciare da quello di Melfi nel Sud del Paese. Erano i giorni in cui si favoleggiava di una valorizzazione del «fascino del made in Italy» anche nell'automobile, e quindi si pensava all'Italia non solo per la Panda o la 60e elettriche ma anche per «veicoli elettrici alto di gamma a forte valore aggiunto», secondo un comunicato Stellantis dello stesso luglio 2023. **E poi si parlava della gigafactory a Termoli...** Che arriverà, forse, dopo il 2026. Ma intanto **quella di Douvrin, in Francia, è stata già inaugurata.** E tocca all'Italia adesso sentirsi messa nell'angolo. **Tavares, il manager ambizioso da 64 mila euro al giorno (che ha irritato anche Parigi)**

Non abbiamo mai creduto che **Stellantis è nelle mani del governo francese** come si dice spesso semplificando e siamo pienamente consapevoli che **la partita dell'auto del futuro si gioca a livello globale**, scrive Roberto Napolitano sul **Quotidiano del Sud** del 2 febbraio. Non vogliamo **confondere questioni industriali con questioni politiche-governative** di rapporti di forza tra Stati che pure continuano a pesare in un'Europa che fa fatica a diventare federale. Conosciamo perfettamente l'azionariato del gruppo, con Exor, PSA e la Cdp francese, BpFrance, per cui lo Stato d'Oltralpe è presente due volte dentro PSA con un 12% e direttamente con il suo braccio finanziario (6,6%), ma **il primo azionista è italiano ed è privato (Exor).** Quello che, però, francamente, proprio non va giù è che il giorno in cui il governo italiano annuncia il raddoppio degli incentivi per l'auto elettrica mutuando praticamente in tutto il modello francese, **il capo di Stellantis, Carlos Tavares, arrivi a dire che si usa il mandato francese come capro espiatorio** e che senza i sussidi italiani per l'elettrico, appena annunciati, sono a **rischio Mirafiori e Pomigliano d'Arco.** Questo ci sembra davvero troppo perché ha **il sapore di un insopportabile ricatto e dà indirettamente forza a chi sostiene che Stellantis**, che ha dentro di sé il pezzo storicamente più importante dell'industria italiana, l'auto degli Agnelli che ha segnato le stagioni dell'economia italiana nel bene e nel male, **ha già deciso di scommettere molto di più su Paesi esteri come Marocco, Algeria, perfino Serbia, e molto meno sull'Italia.** Non si tratta, a nostro avviso, di scendere sul terreno scivoloso del ruolo degli Stati dentro una grande multinazionale, ma si tratta piuttosto di prendere atto che la stagione di **Marchionne che scommetteva sulle piattaforme globali, ma investiva in tecnologia negli stabilimenti italiani**, soprattutto su quelli meridionali, è finita o, per lo meno, è profondamente sottovalutata nei programmi di sviluppo del nuovo gruppo automobilistico. Quello che proprio va evitato è **una nuova tornata di contese muscolari** per sgombrare il campo dalle ombre di lotte intestine tra i due Paesi alimentate da Africa e Mar Rosso e fare invece emergere **le reali contraddizioni industriali che al momento caratterizzano le scelte di investimento.** È necessario, a questo punto, obbligatorio proprio perché **sono in gioco Pomigliano d'Arco e Mirafiori** e, con loro, un pezzo di futuro della nostra industria. Da questa operazione verità nessuno può tirarsi indietro. **Non sono ammessi doppi giochi** e, speriamo, siano bandite le propagande.

**Il Polo di Torino**, 3.200 dipendenti, ruota attorno a quel che resta di **Mirafiori** e nel 2023 ha **costruito 85.940 auto, il -9,3% rispetto al 2022:** galleggia la 500 elettrica, vanno malissimo le Maserati Levante, Ghibli e GT (-49%). **Cassino**, quasi 3 mila occupati e 48.800 vetture, -11,3% soprattutto per colpa delle Alfa Stelvio e Giulia; **va bene invece la Maserati Grecale. Melfi,**



**5.800 lavoratori, 170 mila auto soprattutto Jeep (+ 3,9%), ma comunque 78mila in meno** rispetto al 2019, quando si chiamava Fiat Chrysler e il matrimonio non s'aveva da fare. Sono in crescita i veicoli commerciali ad **Atessa (+11,8%)**, però l'impianto abruzzese che occupa 5 mila persone produce il 24% in meno rispetto al 2019 e parte degli ordini sono stati spostati in **Polonia**. Tra i grandi siti l'unico a tirare è **Pomigliano d'Arco**: con 4.150 occupati costruisce 215 mila auto (+30%), soprattutto Jeep. Parte dai dati sul **Foglio** del 31 gennaio **Stefano Cingolani: una produttività giapponese, proprio come l'organizzazione del lavoro introdotta da Sergio Marchionne** e contro la quale si erano scagliate la Fiom guidata da Maurizio Landini e la stampa progressista. Il referendum tra i lavoratori gli diede torto: **la saggezza operaia sconfisse la sclerosi ideologica**. Finora lo stabilimento di **Pomigliano è vissuto sulle auto portate da Marchionne** e sul suo metodo produttivo, il World class manufacturing (Wcm). Ora la fabbrica napoletana è diretta da una manager francese, Pascale Chretien, opera **sulla piattaforma flessibile introdotta dalla Peugeot** e si sta allontanando dal Wcm **per tornare a un sistema più gerarchico**. Resta comunque il fiore all'occhiello in questo anno difficile. **Già cade a pioggia la cassa integrazione**, Melfi e persino Pomigliano hanno riaperto tardi. Ma c'è un paragone che fa davvero venire i brividi. **In Spagna Stellantis ha sorpassato la Volkswagen**, ha prodotto **880 mila auto in tre sole fabbriche**: Madrid, Vigo e Saragozza. **In Italia ne ha costruite 521 mila in dieci impianti**: Mirafiori, Melfi, Pomigliano, Cassino e Modena i principali, più Rivalta, Cento, Pratola Serra, Termoli, Verrone. **Sono sovradimensionati rispetto alla produzione effettiva. Non potranno resistere tutti**. Ormai ci si chiede **quale chiuderà per primo**. Il 2024 sarà un anno di transizione e riconversione, in attesa che tra 2025 e 2026 si passi alla produzione elettrica nell'intera gamma, dalla Maserati al Doblò. E' questo il piano, o meglio è questa la scommessa ai limiti dell'azzardo perché nessuno può garantire che Carlos Tavares, giunto ormai alla scadenza dei suoi cinque anni, riesca a riempire di ordini le linee di montaggio. Il timore, ben fondato, è che alcuni stabilimenti andranno a morire, magari di una morte assistita dallo stato. Domani riprenderà il confronto al ministero delle Imprese. **E non si può non partire dalla constatazione che la Fiat Chrysler produceva in Italia più dell'intera Stellantis**. Non solo: ha lanciato la Jeep in Europa e la 500 in America, ha portato in dote alla francese Psa il mercato statunitense, ma non s'è avvantaggiata del mercato europeo dove Peugeot-Citroën era più forte. Uno scambio ineguale. **A questo punto è legittima la domanda se valeva la pena sciogliere Fiat Chrysler in Stellantis. Marchionne era contrario**. Il 25luglio scorso, a cinque anni dalla scomparsa (ricorrenza celebrata in tono minore, anzi minimo a Torino), il Corriere della Sera pubblica le ultime volontà del manager italo-americano: **"Mi brucia di non aver concluso nessuna alleanza con General Motors - scrive -. Ma non farò mai un accordo con i francesi di Psa, andremo avanti da soli, saremo all'altezza dei nostri concorrenti"**. Un eccesso di orgoglio? In realtà, **Marchionne temeva due cose**: perdere il controllo e **dover gestire una sovrapposizione di modelli** che avrebbe comportato la chiusura di parecchie fabbriche. Certo, la Exor guidata da John Elkann che possiede il **14,3% con il 25% dei diritti di voto**, la famiglia Peugeot con il 7% e 12% dei voti, e il Tesoro francese con il 6,1% che conta per il 9,6% in assemblea, sono stati premiati dalla borsa e così anche i fondi e i piccoli azionisti. Il titolo è **salito da 14 a 19 euro con una capitalizzazione di 61 miliardi di euro**, più o meno come la Volkswagen. L'anno scorso sono stati distribuiti 4,2 miliardi di euro e il 2023 è stato nel complesso positivo: i primi nove mesi registrano ricavi per 143 miliardi di euro, il 10% in più. **Ma se la finanza riempie i portafogli, la produzione non riempie le fabbriche**. La Fim-Cisl



ha pubblicato una capillare analisi degli stabilimenti e, come abbiamo visto, **Cassino e Mirafiori possono essere già classificati punti di crisi, mentre anche Melfi non ha recuperato i livelli produttivi del 2019.** Le cose non vanno altrettanto bene nemmeno in Francia soprattutto per i modelli Peugeot tanto che nell'impianto di Mulhouse Tavares ha già tagliato i lavoratori temporanei. **La differenza è che sta investendo molto nell'Esagono da dove di qui al 2026 usciranno 24 modelli.** In Italia il piano industriale ne prevede 13 e proprio qui ci sono i grattacapi maggiori. Il governo Macron vigila in cda per difendere gli interessi della madrepatria. Ieri di nuovo **Luca di Montezemolo ha accusato Stellantis di prendere solo a Parigi le decisioni per il mercato italiano:** *"Siamo arrivati a un punto tra l'assurdo e l'umiliante, cioè che una macchina come la Fiat 600 venga prodotta in Polonia - ha dichiarato -. Vedere produrre la 600 in Polonia, quando tutti gli stabilimenti ex Fiat sono in cassa integrazione, è una cosa che non mi pare vera".* Non solo: **"Molti fornitori italiani mi hanno detto di aver ricevuto una lettera in cui si promuoveva il Marocco in termini di investimenti. E' una brutta cosa, avendo stabilimenti e fornitori così di qualità, così validi, che rischiano di andare in grande difficoltà".**

**Nella vita di Stellantis è in corso un risiko che non riguarda solo il numero di auto prodotte nei vari paesi e in particolare quello minimo in Italia,** con la polemica fra la presidente del consiglio Giorgia Meloni e Repubblica, il quotidiano controllato dal presidente di Stellantis, John Elkann, su **Milano e Finanza** del 3 febbraio Paolo Panerai entra nel dettaglio di una situazione complessa senza dimenticare la storia. La critica di Meloni, come è ampiamente noto, è stata sul fatto che Repubblica aveva attaccato il governo preoccupato perché in Italia, dove ai tempi della Fiat si producevano 3 milioni di auto all'anno e ora se ne producono 600 mila. **La scorsa settimana la polemica da industriale è diventata giornalistica,** con il bravo direttore di Repubblica Maurizio Molinari, che ha tentato un'arrampicata di settimo grado senza corda sostenendo che Repubblica è un giornale indipendente, pur essendo posseduto da Exor e quindi da Elkann. Ma poi è arrivata la minaccia di Stellantis da Parigi: senza aiuti pubblici per le auto elettriche usciamo dall'Italia, ha detto il ceo Carlos Tavares. E le critiche o meglio **le paure dei sindacati si sono subito manifestate,** credo legittimamente, su un ulteriore passo avanti nella completa, minacciata, **francesizzazione di Stellantis.** Giustificate perché anche se formalmente, cioè in termini di diritti di voto Exor risulta ancora il numero uno, **sono avvenuti movimenti che hanno messo a nudo il diritto della famiglia Peugeot di salire in percentuale delle azioni dal 7,13% al 8,5%.** Se la famiglia parigina esercitasse questo diritto (almeno che analogo diritto non lo abbia anche Exor) e una volta esercitato, come è avvenuto, da tutti e tre gli azionisti (il terzo è lo Stato francese) il diritto a crescere in termini di voti, **la differenza che determina la maggioranza dei voti di Exor si ridurrebbe moltissimo.** In termini più precisi, essendo trascorsi i tre annidi possesso continuato delle azioni tutti e tre, appunto, sono saliti rispettivamente al 9,6% dei voti lo Stato francese che ha il 6,1% del capitale azionario; la famiglia Peugeot è passata dal 7,13% di azioni all'11,1% dei voti; ed Exor, per primo a esercitare il diritto di accrescere i voti, è arrivato con gli stessi al attorno al 23%, avendo in azioni il 14,9%. Non sono noti i vincoli reciproci assunti dai tre azionisti, ma non è difficile comprendere che essendo Stellantis una società francese a tutti gli effetti, con in più all'interno lo Stato francese, **il potere di primo azionista di Exor è alquanto precario.** Ma per John Elkann, come ho scritto la scorsa settimana, molto probabilmente questo non è un problema, essendo al 0% francese e con un posizionamento al più alto livello Oltralpe, grazie al nonno paterno prima rabbino capo di Parigi



e poi della Francia. **Insomma, a Parigi John è a casa sua come a Torino.** Per questo i sindacati italiani, come ha riportato MF-Milano Finanza di giovedì 1 febbraio, si erano già molto preoccupati prima delle minacce di Tavares poiché uniscono la possibile evoluzione degli assetti azionari a quanto materialmente sta avvenendo in Italia. «*La messa in chiaro che nei patti fra soci è previsto che la famiglia Peugeot possa salire all'8,5% del capitale, che sommato a quello dello stato crea un vantaggio solo dello 0,3% per Exor*», ha detto a MF-Milano Finanza Samuele **Lodi segretario nazionale Fiom-Cgil** «*evidenzia che dal punto di vista delle strategie tutto ciò non può andare certo a vantaggio degli stabilimenti italiani*». Anche perché aggiunge Lodi? la quota dello Stato francese in molti casi e un valore aggiunto, visto che l'ultima parola ce l'ha sempre lo stato. Sono sicuro che Elkann contesterà questa interpretazione, ma contano i fatti e soprattutto la sua opinione, che mi aveva esposto in chiaro all'inaugurazione del Cern in ottobre e che regolarmente Tavares ha confermato con le dichiarazioni di giovedì 1 febbraio: «**Sono gli stati che devono creare le condizioni perché un'impresa scelga dove produrre**», mi aveva detto John. Amen!, che in ebraico vuol dire «certamente» ma anche «in verità». **Che cosa dovrebbe fare il governo italiano per rispondere all'affermazione di Elkann ribadita ora in maniera ancora più esplicita da Tavares?** Gli incentivi all'acquisto di auto da parte dei cittadini? Se la richiesta era questa è perché gli incentivi sono finiti o stanno per finire. Molti cittadini, compreso il sottoscritto, **stanno ricevendo sms o mail targati con il brand nazionale Fiat** che dicono: «*Approfitta degli incentivi statali sulla gamma Fiat, ma affrettati, stanno per finire!*». Cliccando su questi indirizzi contenuti nell'sms si scopre che viene offerto un finanziamento per la **Panda** al prezzo di 9.450 euro anziché 10.950, oppure si può prendere a noleggio con 35 canoni da 249 euro e un massimo di 35 mila km. «**Offerta valida fino al 31.01.24**». **Ma l'sms mi è arrivato alle 9.47 del 1 febbraio!!!** C'è poi l'offerta per la nuova 600 e poi la 500 e la Tipo. Ci fosse un'auto che non richiama il passato, certo glorioso, ma così viene codificato che il marchio Fiat è solo per quelle che un tempo si chiamavano utilitarie. Una delle quali, la Tipo, fu quasi un fallimento fin dal primo lancio. Ma MF-Milano Finanza non vuole entrare nel merito del prodotto. Constata solo che anche con le utilitarie, i numeri di produzione del 2023 sono appunto pari a 600 mila vetture e giovedì 1 febbraio **Tavares ha minacciato l'uscita dall'Italia.** Caro John, sai con quanta attenzione e simpatia personale sei stato accolto al vertice del gruppo italiano. Non credi che oltre a lamentarti del governo italiano che non avrebbe creato le condizioni per una grande produzione in Italia **dovresti non dimentarti della storia dell'Italia e della tua famiglia?** Tuo nonno Giovanni ha fatto forse degli errori, ma ha sempre pensato che la Fiat dovesse essere importante per l'Italia e per il lavoro italiano. Lo sai bene che fermò il presidente da lui scelto, Paolo Fresco, quando lui aveva rag \*\*\* giunto l'accordo per una fusione con la Mercedes. Poi **Sergio Marchionne fece il miracolo americano di prendere il controllo per Torino della Chrysler, riuscendo a far resuscitare anche la Fiat.** Non credi che con tutto quello che la Fiat ha avuto dall'Italia, non meriti di aver preso il posto della Spagna di Paese non automobilistico prima che **un altro uomo di Marchionne, Luca de Meo, portasse la Seat a produzioni elevatissime** tanto da guadagnare la credibilità per diventare ed essere ora **l'amministratore delegato di Renault.** Sembra quasi un **paradosso** che il miglior allievo di Marchionne, anche se aveva lasciato la Fiat per l'eccesso di impegno che richiedeva Sergio approdando al Gruppo Volkswagen, **oggi sia a Parigi a fare concorrenza a Stellantis.** Non ti pare il caso, caro John, che per quello che hai avuto in Italia, tu ti debba far valere come presidente di Stellantis con poteri e **ricreare posti di lavoro** nel Paese dove hai potuto diventare un grande capo azienda? **Pensi che tuo nonno Giovanni sia**



**contento di vedere quanti posti di lavoro l'Italia ha perso con la nascita di Stellantis?** Specialmente ora che il ceo, Carlos Tavares, **ha addirittura minacciato il ritiro completo dall'Italia.** Una provocazione alla quale il ministro Adolfo Urso non ha esitato a rispondere che il governo è pronto a entrare nel capitale di Stellantis come ha fatto la Francia. Come dire che **si sta ipotizzando esattamente l'opposto di quanto è storicamente avvenuto per il settore auto in Italia** e cioè che la Fiat comprò l'Alfa Romeo, che era totalmente delle partecipazioni statali, dopo aver prima acquistato la Lancia, condotta quasi al fallimento dalla testardaggine del cementiere Carlo Pesenti. Giovanni Agnelli mostrò tale disprezzo verso la pessima gestione di Pesenti, che si presentò alla firma della transazione volutamente con qualche minuto di ritardo: Pesenti era seduto al tavolo nella sede della Fiat, in via Marconi e aveva accanto il presidente della Lancia Massimo Spada, ex-segretario dello Ior, la banca del Vaticano. Il grande Massimo Spada non voleva, ma un giorno il Papa di allora Giovanni XXIII, bergamasco come Pesenti (ma di Sotto il Monte), lo prese a braccetto per una passeggiata nei giardini del Vaticano. Arrestando la passeggiata disse a Spada: *«Caro Massimo, come facciamo a dire di no al Signor Carlo»*. Era il buonissimo e rispettoso Papa di Bergamo di Sotto che nonostante fosse diventato Sua Santità, **guardava sempre con rispetto il grande cementiere Pesenti.** Spada si convinse, cercò finanziamenti facendo accettare la formula del formaggio Parmigiano Reggiano, cioè dando in garanzia le auto prodotte invece delle forme di Grana Padano. Con una differenza, mi spiegò, con la **consueta ironia**, il dottor Spada: Mentre le forme di formaggio col tempo migliorano, **col tempo sui piazzali le automobili arrugginiscono.** Dopo aver tentato di vendere a Mercedes, Pesenti dovette cedere per una lira ad azione proposta da Agnelli, il quale entrato nella sala si avvicinò al tavolo e lasciò il prezzo in contanti, firmò e girò i tacchi: giunto sulla porta si voltò verso Pesenti e con il gesto classico della mano gli sibilò *«Ciao Carletto»*. **Quel ciao di Agnelli, ora lo ripete Tavares al governo italiano e sta per avvenire il percorso opposto rispetto a quando Fiat acquistò dall'Iri l'Alfa Romeo.** Tutto sotto gli occhi del nipote di Agnelli. Agnelli che certo dallo Stato italiano ha sempre ottenuto non poco, ma con uno stile diverso, visto che Elkann è anche presidente di Stellantis, la quale per bocca di Tavares lancia minacce. **Fa bene Urso a ipotizzare di invertire la logica delle privatizzazioni?** E difficile respingere il ricatto. Ma il **contrappasso può essere in agguato per Elkann.** Che un giorno sia lo Stato a mettergli sul tavolo un po' di euro contanti? **Certo, l'industria automobilistica non è solo Fiat e l'indotto automobilistico italiano non è in crisi.** Ci sono esperienza e tecnologia da salvare, mentre Elkann si gode il record di capitalizzazione della Ferrari raggiunto giovedì 1 febbraio, **grazie anche al lavoro che aveva fatto Luca Montezemolo riuscendo a riportare il 100% della casa del Cavallino in Italia** con il riacquisto della quota della finanziaria degli Emirati Arabi riuniti. Premessa **per poter quotare Ferrari**, che giovedì 1 febbraio, dopo la notizia dell'arrivo prossimo del pilota numero uno al mondo, Lewis Hamilton, è diventata il n. 1 per capitalizzazione della borsa italiana (68 miliardi, con un fatturato di 6 miliardi). **E che a Elkann non venga l'idea di conferire Ferrari in Stellantis per conquistare sì il comando, ma sempre da Parigi.**

Che il governo si prepari a investire nel capitale di Stellantis è **al momento poco più che una speculazione.** Ma la provocazione con cui il ministro Adolfo Urso ha risposto al ricatto di Carlos Tavares **pare essere piaciuta soprattutto al Pd e al M5s.** *"Oggi abbiamo una situazione oggettivamente sbilanciata. Quello che doveva essere un matrimonio paritario di fatto non lo è la presenza diretta dello stato francese ha un peso non indifferente"*, dice al Foglio il responsabile economico del Partito democratico, Antonio **Misiani**, viceministro dello Sviluppo economico ai



tempi della fusione tra Fca e Peugeot, intervistato da Maria Carla **Sicilia**. *“Credo che il punto significativo sia innanzitutto un ingresso nel capitale sociale, che sarebbe peraltro un **buon investimento, visto che Stellantis è una società che va molto bene**. Poi - dice Misiani - discutiamo quale debba essere il livello, compatibilmente con le altre **priorità di politica industriale**”*. Già, perché investire nel capitale per avere voce in capitolo significa **sedersi al tavolo con in mente interessi e obiettivi nazionali ben definiti**. *“E' chiaro che l'Italia deve decidere che cosa fare da grande, se rimanere un grande paese manifatturiero o puntare su altro. Secondo noi deve presidiare e sostenere il sistema industriale. **L'automotive è cruciale, sotto diversi profili**. Non possiamo permetterci un'ulteriore marginalizzazione: oggi la produzione in Italia è largamente inferiore al milione di veicoli”*. Tuttavia, l'idea di mettere un piede dentro e riuscire a invertire la tendenza orientando le decisioni della holding è un **piano poco realistico**. **Perché dovrebbe essere diverso con una partecipazione, magari simbolica, dello stato italiano?** *“E' chiaro che parliamo di una grande multinazionale quotata in borsa - dice l'ex viceministro - e che ci deve essere un rapporto dialettico. Ma **un conto è essere presente e avere voce in capitolo nel Consiglio di amministrazione**, un altro è essere nella posizione in cui si trova **oggi il governo italiano**”*. A tal proposito, pochi mesi fa Andrea Orlando ha detto al Foglio che la debolezza dei governi nei confronti di Stellantis è una debolezza storica di lunga data. Un'affermazione che Misiani dice di condividere. Ma precisa: *“Quando c'erano gli Agnelli chiedevano sostegni ma la proprietà era italiana. Oggi è cambiato tutto e negoziare sussidi non ci porta lontano, bisogna valutare seriamente di entrare nella cabina di regia dove si assumono le decisioni strategiche”*. Il momento, dal punto di vista del Partito democratico, è quello giusto. *“Siamo in una fase in cui a livello globale c'è una forte ripresa di protagonismo dello stato nell'industria. Gli Stati Uniti hanno costruito un grande programma di politica industriale green con l'**Inflation Reduction Act**. L'Europa è più indietro e deve recuperare terreno. Servono politiche di sostegno ma in qualche caso serve anche la presenza attiva e diretta dello stato”*. Secondo il senatore dem, nel futuro industriale dell'Italia **Stellantis non può che mantenere un ruolo da protagonista, ma non potrà essere l'unica**: *“Dobbiamo lavorare per portare altri produttori nel nostro paese creando le condizioni affinché le aziende che stanno pensando di arrivare in Europa prendano in considerazione l'Italia. Se siamo a questo livello di confronto è anche perché c'è un solo produttore ed è ora di andare oltre”*. Eppure, se siamo arrivati fin qui, è anche per via delle scelte che hanno preso i governi precedenti, molti dei quali a trazione Pd. (...) *“La situazione in cui si trova oggi l'Italia non dipende solo dai governi di diverso colore politico che si sono susseguiti, alla base c'è **innanzitutto una crisi complessiva di competitività del sistema paese**, che negli anni ha perso molte posizioni. Vogliamo rimanere inerti di fronte a questa tendenza oppure **difendere e rilanciare la vocazione industriale dell'Italia?** E con **quali politiche?** Con quale ruolo dello stato? Queste sono le domande da porsi e **non riguardano solo l'automotive ma tutto il nostro sistema produttivo**”*.

**Non sorprende il piglio** di Carlo Tavares, l'amministratore delegato di Stellantis che ha minacciato la chiusura degli stabilimenti di Mirafiori e Pomigliano se entro breve il governo italiano non metterà mano al portafoglio per sostenere con incentivi più adeguati la produzione di auto elettriche in Italia, scrive per il **Giornale Osvaldo De Paolini**. La sua **non è arroganza ma la determinazione di un capoazienda** che sa di muoversi in uno dei settori industriali, **l'automotive, tra i più spietati e competitivi**, e quindi imbocca le strade che più ritiene convenienti per raggiungere gli scopi aziendali. Certo, il fatto che Stellantis **privilegi le produzioni in Francia o nei Paesi satelliti**, a scapito di quelle in Italia, ci fa sobbalzare perché



**ci sentiamo traditi**, trattati come una lontana provincia dell'impero quando **alla costruzione dell'impero abbiamo partecipato da protagonisti**. Ha però poco senso protestare contro le pretese di chi oggi ne è alla guida: piaccia o no, sta facendo ciò per cui è stato chiamato. Né vale entrare nel merito delle sue richieste che, opportune oppure no, verranno certamente respinte al mittente (nonostante l'incubo dell'avanzata cinese dovrebbe indurre qualche riflessione). Vale invece interrogarsi su **come sia stato possibile che il principale gruppo industriale italiano, che Sergio Marchionne aveva riportato all'onore del mondo sotto il nome di Fiat Chrysler Automobiles (Fca), sia diventato ancella** di una società, la francese Peugeot (Psa), le cui condizioni non erano certo migliori. Una domanda che andrebbe rivolta all'azionista John Elkann, che non esitò a chiudere un accordo di vendita a vantaggio soprattutto della sua Exor, **incurante del fatto che per l'Italia - dalla quale la Fiat aveva nel corso dei decenni ottenuto molti miliardi di sostegni in varie forme - avrebbe rappresentato una grave perdita di potenza industriale oltre che d'immagine**. Al punto che una figura prudente, sia pure schierata, come Romano Prodi non esitò a parlare di «vergognosa svendita». Fu il solo tra i maggiorenti della politica ad alzare la voce. Anzi, Giuseppe Conte, allora premier per la seconda volta, parlò esplicitamente di «grande opportunità per il Paese». E fu proprio il suo governo che nel giugno 2020, alla vigilia della fusione che avrebbe dato vita a Stellantis, **autorizzò in ventiquattr'ore l'erogazione di una garanzia di Stato per un finanziamento di 6,3 miliardi concesso da Intesa Sanpaolo**. Potenza delle coincidenze, di lì a poche settimane gli azionisti di Fca riceveranno un dividendo monstre di 5,5 miliardi oltre a una ricca dote in azioni Comau. Perché questo incredibile impoverimento patrimoniale di Fca? Il tutto venne spiegato con un dimagrimento reso necessario affinché la fusione tra Fca e Psa risultasse alla pari. Rivisto oggi in forma di trailer, quel film non può non sollevare pesanti curiosità, anche alla luce del fatto che nell'aprile 2020, vale a dire tre mesi prima, Elkann aveva annunciato l'acquisizione del gruppo editoriale Gedi, cui fa capo il quotidiano Repubblica. Storia passata, dirà qualcuno; ma quegli eventi rivisitati in modo ravvicinato suggeriscono **una lettura che facilita la comprensione di quanto sta accadendo oggi**: poiché non di fusione si è trattato ma di **una vera e propria cessione**, perché stupirsi se i nuovi padroni minacciano la cancellazione di Mirafiori, cuore e storia della gloriosa Fiat? Fiom e Cgil non proferirono verbo al momento di quello scambio: oggi sono chiamati a spiegare il perché alle migliaia di lavoratori che rischiano il posto.

Gianluca De Rosa – Intervista a Carlo Calenda – Il Foglio  
Paolo Griseri – Stellantis. “Investiti miliardi in Italia” - La Stampa  
Stefano Montefiori – Tavares il manager ambizioso – Corriere della sera  
Roberto Napolitano – Il doppio gioco che non ci piace - Quotidiano del Sud  
Stefano Cingolani – Stellantis non brilla – Il Foglio  
Paolo Panerai – Orsi&Tori – Milano Finanza  
Maria Carla Sicilia – Intervista a Antonio Misiani – Il Foglio  
Andrea Rinaldi – Domande e risposte – Corriere della sera  
Osvaldo De Paolini – Editoriale – Il Giornale

A cura di Alessandro Vaccari  
[ufficiostampa@cnel.it](mailto:ufficiostampa@cnel.it)

