volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Stellantis e gli impegni non mantenuti: in Italia e negli Stati Uniti

Autore: Ezio Boero

Il contratto quinquennale dell'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, scade nel 2026. Già dirigente di PSA Peugeot, divenne capo della nuova società Stellantis, con sede nei Paesi Bassi, nel gennaio 2021, al momento della fusione con Fiat/Chrysler. Malgrado la sua gestione sia da più parti criticata, soprattutto in Italia e negli Stati Uniti, lui **si è aumentato la retribuzione del 56% (ora guadagna 39,5 milioni di dollari all'anno)** e i risparmi li fa fare ai lavoratori: vuole chiudere delle fabbriche e non aprire alcune di quelle annunciate o concordate col sindacato. **Da dicembre 2019 al 2023, Stellantis ha ridotto l'occupazione di 47.500 operai (sui 242.000 totali)**: i tagli dei costi fanno parte, per meglio dire sono al centro, del piano di Tavares per raddoppiare le entrate entro il 2030. Una sua recente lettera ai dipendenti chiede di «*applicare più disciplina*» nelle loro spese per garantire «*grandi risparmi per l'azienda*», però **quest'anno ha riacquistato 3 miliardi di dollari di azioni societarie e distribuito 5 miliardi di dollari di dividendi agli azionisti**.

Fim, Fiom e Uilm hanno indetto per il 18 ottobre uno sciopero nazionale di otto ore dei lavoratori di Stellantis, con manifestazione a Roma, **contestando il progressivo abbandono degli insediamenti produttivi italiani** (peraltro iniziato già nella gestione Marchionne): la quasi sicura perdita dei 250 milioni di fondi del PNRR destinati alla riconversione della fabbrica di Termoli in Molise per la produzione di batterie per veicoli elettrici e l'incerto futuro di Melfi, di Cassino, di Mirafiori a Torino (col paventato trasferimento di produzioni in Polonia) e di Pomigliano d'Arco (giunti, questi due ultimi stabilimenti, al 17esimo e al 15esimo anno consecutivo di cassa integrazione a rotazione). **Dal 2017, la produzione in Italia di auto Fiat (poi Fca, indi Stellantis) si è ridotta di quasi il 70%**. Delle 505.000 auto vendute in anno in Italia, meno della metà è stata prodotta nel nostro Paese. **A Mirafiori l'occupazione, che era di 70.000 operai negli anni gloriosi delle lotte sindacali, oggi è poco più di 10.000 addetti**. Il 70% dei quali andrà in pensione entro 7 anni ed è assillato da CIG a rotazione, proposte di trasferimenti in Polonia, contratti di solidarietà ed esuberi "incentivati". Per non parlare della catastrofe occupazionale nell'indotto.

L'associazione dei concessionari statunitensi di Stellantis ha scritto a Tavares una letteraccia pubblica con cui ha criticato il grande aumento dell'invenduto, il dimezzamento della quota di mercato (che Tavares con *nonchalance* imputa ai mancati segnali che gli sono arrivati dai suoi collaboratori) e la perdita del valore delle azioni. Gli ricorda che, da oltre due anni, i concessionari avevano lanciato un allarme, avvertendolo che il percorso impostato da Stellantis negli Usa si sarebbe rivelato un disastro a lungo termine. "Ora il disastro è arrivato": le vendite statunitensi di Stellantis sono crollate del 21% nel secondo trimestre, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, e l'utile netto è diminuito di 6 miliardi di miliardi, in calo del 48%, nei primi sei mesi di

quest'anno. **Altrettante critiche sono arrivate dal Sindacato dell'auto degli USA, United Auto Workers**, perché Tavares non dà intenzione di rispettare l'accordo dell'autunno scorso, compreso nel testo del rinnovo del contratto di lavoro, di riaprire entro il 2027 lo stabilimento di assemblaggio di Belvidere in Illinois per costruire batterie di auto elettriche. Riconversione produttiva a cui il Dipartimento dell'Energia degli USA ha preventivato a luglio un contributo di 335 milioni di dollari.

Stellantis ha pure recentemente annunciato la decisione di licenziare 2.500 addetti di un intero turno di lavoro nel suo stabilimento di assemblaggio di camion Warren e sembra intenzionata a trasferire a Windsor in Ontario (Canada) la produzione della Dodge Durango, attualmente a Toledo, nel Michigan. Uno degli impianti in cui i lavoratori avevano votato contro l'accordo del contratto aziendale di lavoro firmato nell'autunno scorso, dubitando della sincerità aziendale.

UAW ha aperto la strada della procedura d'infrazione contrattuale per arrivare allo sciopero, avvenimento assai raro negli USA in costanza di contratto, presentando una "pratica del lavoro sleale" contro Stellantis all'agenzia federale National Labor Relations Board (che vigila sui diritti dei lavoratori) **a causa del rifiuto della società di fornire informazioni sui suoi piani e per il rispetto degli impegni di prodotto**. Con lo slogan "*Keep the Promise*" (Mantieni le promesse) si è già svolta una manifestazione a Detroit e un'altra si è svolta il 10 ottobre a Washington come premessa allo sciopero nei vari stabilimenti statunitensi di Stellantis. Ciò malgrado, l'elevato stoccaggio di auto invendute nel Paese potrebbe non avere immediati conseguenze sui ricavi dell'impresa. La scelta del Sindacato prevedeva un'articolazione delle fermate per stabilimento, per non incorrere in denunce per sciopero non consentito durante il contratto. Denunce che sono, addirittura preventivamente, arrivate: appena il primo stabilimento, in California, ha votato in favore dello sciopero (messo a disposizione del Sindacato, come d'uso negli Stati Uniti) Stellantis ha presentato una causa ad un tribunale distrettuale per violazione contrattuale, dichiarando che comunicherà i piani produttivi a UAW "al momento opportuno" e che lo sciopero è illegale perché "qualsiasi investimento è sempre stato soggetto a condizioni di mercato e la domanda di veicoli elettrici è rallentata da quando l'accordo è stato firmato". La causa è stata successivamente estesa, in previsione di altri voti per lo sciopero, ad altre sezioni sindacali locali e all'intera UAW. **La minaccia aziendale è la richiesta di danni per la perdita di produzione, che ha valutato in "decine di milioni al giorno".**

Il 5 ottobre, in un contesto di dichiarazioni incrociate di fuoco (il presidente UAW, Shawn Fain, ha definito quelle aziendali "azioni disperate da parte di un dirigente disperato che ha perso il controllo"), il Sindacato ha richiesto di ripristinare, per i lavoratori di Belvidere in attesa del rientro in fabbrica e anche per i 900 che sono stati trasferiti altrove dall'impianto chiuso, il cosiddetto Jobs Bank: un mantenimento dell'intera retribuzione, invece degli attuali licenziamenti temporanei al **74% della retribuzione (e con tutti i benefit sanitari).** L'azienda lo ha definito "un fattore che contribuì alla bancarotta della casa automobilistica nel 2009" (il periodo in cui FCA, di cui era amministratore delegato

Marchionne, pagò tangenti, attraverso un fondo di formazione professionale bilaterale, all'allora dirigenza sindacale UAW, condannata nel 2021 al carcere per appropriazione di fondi sindacali) e ha respinto la proposta, dicendo che "avrebbe messo a repentaglio il futuro dell'azienda". **UAW ha ribadito la legittimità del diritto di sciopero nei casi di inadempienza contrattuale della controparte**, sciopero che potrebbe essere dichiarato nelle prossime settimane.

Su questi problemi occupazionali, nel quadro della transizione ai veicoli elettrici, s'innestano anche contrapposizioni politiche. Il Governo di centro-destra-destra italiano, per esempio, sta premendo sull'Europa per una revisione dell'impegno all'abbandono dei veicoli con motore a combustione interna entro il 2035. In questo contesto, l '11 ottobre Tavares ha risposto della sua gestione alle Commissioni Attività Produttive della Camera e Industria del Senato: ha dato indicazioni di produzione vaghe e limitate nel tempo, ha affermato che in Italia i costi sono troppo alti, non ha chiesto di far slittare l'introduzione dei limiti sulle emissioni previsti nel 2025, ma **ha battuto cassa con la richiesta di incentivi alla clientela che favoriscano la vendita delle auto elettriche**.

Negli USA, malgrado le vendite di veicoli elettrici siano cresciute lo scorso anno del 47% rispetto al 2022 e la loro quota di mercato sia passata dal 5,8% al 7,6%, Trump ha promesso d'interrompere la transizione all'elettrico. Confermando con ciò la sua posizione di negazionista climatico che lo aveva portato all'uscita dagli accordi sul clima di Parigi del 2015, accordi in cui Biden è rientrato. La conferma dei veicoli tradizionali, o per lo meno l'allontanamento nel tempo di quelli elettrici, serve a Trump per conquistare, o per mantenere, molti voti dei lavoratori auto e delle loro famiglie in alcuni Stati in bilico elettorale. Stati che hanno patito la dismissione (per il trasferimento in Messico e nel Sud desindacalizzato degli USA) di molte delle loro storiche fabbriche auto, le quali nel 2001 occupavano negli USA 408.000 operai, oggi solo 146.000.