

COMUNICATO STAMPA

NASCE STELLANTIS: UNA PARTITA CHE VA GIOCATO

Domani, sabato 16 gennaio 2021, verrà sancito definitivamente il matrimonio tra FCA e PSA, ogni soggetto porta con sé una propria dote storica industriale fatta di competenze e capacità di investire nel futuro. Si discute molto sul tema del bilanciamento di questa fusione, se sia vera fusione o se sia una semplice vendita ai francesi, appare necessario fornire qualche dato per meglio comprendere quello che sta avvenendo. Nel 2020 FCA ha subito una perdita netta di 3.2 miliardi di euro a causa delle basse vendite di alcuni modelli e della pandemia da Covid-19, di contro la compagine francese di PSA ha guadagnato 0.5 miliardi nello stesso periodo.

Basterebbe questo dato a far comprendere come le due società non siano paritetiche ma possono bensì essere complementari per modelli, mercati e nuove possibili sinergie.

I mercati appunto sono la chiave del matrimonio, nord e sud America interessano ai transalpini e la Cina interessa a FCA poiché ne è assente, l'Europa rimane fondamentale per tutti ma PSA è decisamente meglio posizionata e ha modelli del segmento B e C forti che ne sostengono le vendite nel mercato domestico.

I 5 miliardi di risparmi che deriveranno dalla fusione dovranno essere investiti negli stabilimenti e in questa circostanza il Governo, seppur in grave ritardo, può giocare la partita.

Occorre ricordare, come già alcuni hanno sottolineato, che lo stesso Governo italiano ha recentemente erogato un prestito oneroso a FCA e oggi si trova fuori dal nuovo asset societario, di contro lo Stato francese detiene il 6.2% della nuova Stellantis. Le risorse disponibili del Recovery Fund dovranno sostenere l'Automotive italiana quale settore trainante dell'economia. Questo è compito della politica.

Al sindacato tocca prioritariamente il tema occupazionale e ciò che ne potrebbe derivare da queste sinergie, le eventuali sovrapposizioni, pensiamo solo ai circa 7000 dipendenti degli enti centrali che sono il cervello del gruppo e sono fondamentali per il rilancio dei marchi di casa nostra. Invece gli operai si sono misurati con nuovi modelli organizzativi e hanno saputo cogliere le sfide delle nuove linee di produzioni, pertanto riteniamo ci sia il giusto mix per affrontare il futuro.

Dobbiamo affrontare il tema occupazionale con cautela, facendo conoscere le nostre notevoli capacità nel settore. Sarà decisiva la presentazione del nuovo piano industriale che Tavares ci sottoporrà alle parti sociali.

Proprio Torino può e deve giocare questa sfida con tutte le sue capacità progettuali e manifatturiere nonché portatrice di una tradizione storica nel saper fare auto che, ancor oggi, si respira dal Politecnico alla fabbrica.

Il segmento Premium è la chiave per il nostro territorio, i francesi ne sono sprovvisti, a Mirafiori arriveranno la Gran Turismo e Gran Cabrio, Grugliasco continuerà la produzione di Quattroporte e Ghibli. Il Brand Maserati verrà totalmente elettrificato e la nascita del Battery Hub a Mirafiori candida il sito a polo dell'elettrico per la parte Italiana. Serve un ulteriore modello, per esempio a marchio Jeep (City Suv?), per rafforzare il polo torinese.

La nuova 500 BEV è una scommessa ma a breve potrebbe rivelarsi vincente, se ne producono 296 al giorno e se guardiamo il trend delle immatricolazioni nel full elettrico (+ 105% nei primi 8 mesi del 2020) possiamo confidare in una crescita anche della piccolina di casa FCA.

Questi dati aiutano a capire il ritardo dell'industria italiana dell'auto sull'elettrico e sulle innovazioni legate alla transizione ecologica, PSA è molto avanti sul tema e la sfida nel mercato si vince solo se si ha la capacità di avere una gamma completa e varia in riferimento alla alimentazione del veicolo.

Le auto del futuro non saranno solo elettriche ma vi sarà un'ampia possibilità di scelta, l'endotermico di nuova generazione, l'ibrido Plug In e i massicci stanziamenti europei in favore dell'idrogeno supporteranno questa linea di riduzione delle emissioni, il sistema Torino e la sua industria non devono perdere questa occasione.

Oggi leggiamo molte analisi sul tema, ma si possono fare solo grazie a chi, come la FIM CISL, ha sottoscritto accordi che mantenessero il presidio industriale dell'auto a Torino. Sicuramente i molti anni di cassa integrazione hanno minato la fiducia dei dipendenti sulle scelte societarie ma oggi si pone una nuova realtà e il sindacato, che ha sempre creduto nel rilancio, deve fare la propria parte.

In questa fase occorre avere un atteggiamento innovativo, ad esempio contrastare la pessima scelta di non inserire un sindacalista in rappresentanza dei lavoratori nel Board, costituire in tempi rapidi il comitato europeo e mondiale dei lavoratori del nuovo gruppo e infine richiedere, nei prossimi mesi, un tavolo di monitoraggio permanente sulla fusione presso la Regione e il Mise, a difesa dell'occupazione in Italia e a Torino.

Il Segretario Generale
FIM - CISL Torino e Canavese
Davide PROVENZANO

Torino li, 15 gennaio 2021