

DA STELLANTIS ALLE STALLE

di Manuele Bonaccorsi

Collaborazione Madi Ferrucci

Immagini di Davide Fonda, Carlos Dias, Marco Ronca e Paolo Palermo

Ricerca Immagini di Eva Georganopoulou e Paola Gottardi

Montaggio di Marcelo Lippi e Raffaella Paris

Grafiche di Michele Ventrone

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

In questo capannone nella periferia di Torino ci sono 60 anni di storia dell'industria dell'auto italiana, dalle vetture del boom economico fino alle supercar elettriche. Il padrone di casa è Giorgetto Giugiaro, il re dei designer di auto.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Questa è la prima presentata nel '60.

MANUELE BONACCORSI

E questa è la famosa Giulia dell'Alfa Romeo, cioè un'auto celeberrima.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Sì, poi dopo di questa è venuta la 850 spider, la Maserati Ghibli, l'Alfa Sud, la Ferrari.

MANUELE BONACCORSI

Ah, l'Alfa Sud.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

L'Alfa Sud, sì. È laggiù. Lo sportello che si apre, pesa troppo, quindi lo voglio fisso e mettiamo uno sportellino.

MANUELE BONACCORSI

Cioè il lunotto qui non si apre.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

No, è fermo. Per i pesi e i costi. Ci stanno quattro valigie che lei non ha idea. Vede, ne mette 4 di queste.

MANUELE BONACCORSI

È vero.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Metta l'altra.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Negli anni '80-'90 Giugiaro disegna i modelli più venduti di Fiat. La Panda, la Uno, e la Punto.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

La Punto forse è stato il modello che gli ha reso di più.

MANUELE BONACCORSI

Economicamente dice.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Beh, sì. Perché quando facciamo un progetto dobbiamo sapere quanti punti di saldatura, quanti pesi, che stampi, quanti colpi dello stampo, per determinare i costi.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il successo delle auto italiane è tale che i tedeschi ci prendono ad esempio. Giugiaro viene convocato dalla concorrenza e vola in Germania, dove disegnerà la Golf, una tra le auto tedesche più vendute di sempre. A Wolfsburg il design italiano piace così tanto che nel 2010 la società di progettazione di Giugiaro, la Italdesign, viene acquisita proprio dalla Volkswagen

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Andando alla Volkswagen ho trovato nella sala riunioni la 128 Fiat, smontata pezzo per pezzo. Loro mi dissero che non sarebbero mai riusciti a fare un prodotto come la Fiat con quel peso, con quell'estetica, con quelle misure di abitabilità e bagagliaio e con quel costo. Questo cosa significa?

MANUELE BONACCORSI

Significa che sapevamo fare le autovetture in questo in questo Paese.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Eh, sì.

MANUELE BONACCORSI

John Elkann continua a dire che non si tratta di acquisizione di Psa nei confronti di Fiat, di Fca, ma si tratta di un matrimonio tra pari.

GIORGETTO GIUGIARO - DESIGNER

Adesso il gruppo Peugeot è quello che detiene il potere creativo, lei vada a vedere chi sono i responsabili dei brand italiani. Non c'è un italiano. Come mai?

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Perché se la direzione è francese col cavolo che danno la responsabilità di un prodotto a un italiano. Ora, se il Ceo è Carlos Tavares, portoghese, ma uomo di fiducia del gruppo francese PSA, francesi sono i responsabili dei marchi italiani: Olivier Francois per la Fiat, Jean-Philippe Imparato per Alfa Romeo. Ma come abbiamo fatto ad arrivare a questo punto noi che negli anni '80 eravamo i numeri uno in Europa, sopra anche alle case automobilistiche tedesche. Vendevamo le Ferrari, le Alfa Romeo, soprattutto le utilitarie, poi si è rotto qualcosa. Se nel 1999 producevamo un milione e 400mila autovetture, nel 2022 siamo scesi a 473mila, cioè fanalino di coda dopo la Slovacchia e la Romania. Ecco negli anni è stata erosa l'anima dell'industria automobilistica italiana, ma anche il marchio: Fiat si è fusa prima con gli americani di Chrysler, dando vita a FCA, e poi con il gruppo francese Peugeot-Citroen, dando vita a Stellantis. Ma che qualcosa si fosse rotto nell'industria automobilistica italiana dovevamo capirlo intercettando un segnale: la fuga di cervelli, di quei progettisti, designer, tecnici, ingegneri, che hanno reso unica l'automobile italiana nel mondo. Il nostro Manuele Bonaccorsi.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

La Punto è l'ultima auto di grande successo della Fiat, venduta tra il 1993 e il 2018 in 9 milioni di esemplari. A coordinare la progettazione della Grande Punto, un'operazione molto complessa che coinvolge centinaia di progettisti, tecnici e designer, fu l'ingegnera Cristina Siletto, che nel 2017 ha abbandonato la Fiat.

MANUELE BONACCORSI

Cosa non la convinceva?

CRISTINA SILETTO - INGEGNERA FIAT (1990-2017)

In quegli anni era un po' il momento di rinnovare tutta una serie di modelli, a partire dal segmento della Panda, poi il segmento della Grande Punto quindi il B. Noi vivevamo quotidianamente la posticipazione o la cancellazione della decisione di rinnovare questi segmenti, quelli su cui noi ritenevamo di aver avuto i risultati migliori.

MANUELE BONACCORSI

Non vi davano nulla da progettare.

CRISTINA SILETTO - INGEGNERA FIAT (1990-2017)

Se non si investe al momento giusto per rinnovare la gamma, non si ha proprio più prodotto da offrire.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Poi, quando inizia la rivoluzione dell'elettrico, Marchionne decide di girarsi dall'altra parte, e punta tutto sul metano.

SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES (2004-2018)

LECTIO MAGISTRALIS UNIVERSITA' DI TRENTO 2/10/2017

Non voglio suonare apocalittico, ma la produzione di veicoli elettrici su larga scala non farebbe che esacerbare, esagerare la situazione. Dobbiamo essere realisti, si tratta di un'arma a doppio taglio.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il risultato è che oggi l'unica vettura elettrica prodotta da Fiat è questa, la 500e.

MANUELE BONACCORSI

Cioè la Fiat non ha altre elettriche oltre questa, questa è la prima, quella che apre il mercato.

ESPOSITORE FIERA AUTO

Che apre un po' la strada verso queste nuove vie. Marchionne fosse ancora qui sarebbe a martellarla forse.

MANUELE BONACCORSI

A martellate la prendeva.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Tra il 1999 il 2022 la produzione italiana di autovetture passa da 1,4 milioni a 470mila. Quasi un milione di auto prodotte in meno. Il taglio colpisce tutti gli stabilimenti italiani, dove molti operai finiscono per lunghi periodi in cassa integrazione. Il colpo più duro, però, lo subisce Torino, che ospita la fabbrica di Mirafiori, la più grande d'Europa, che nell'epoca d'oro dava lavoro a 65mila operai.

EDI LAZZI - SEGRETARIO FIOM TORINO

Dal 2018 al 2022 gli addetti sono passati da 15.500 a 11.300, una cura di dimagrimento continuo con gente che va o in pensione, oppure è incentivata dalla stessa azienda ad andare via.

MANUELE BONACCORSI

Qual è l'età media dei dipendenti?

EDI LAZZI - SEGRETARIO FIOM TORINO

Intorno ai 55-56 anni. Fra sette anni, il 70% di quegli addetti non c'è più perché vanno in pensione.

MANUELE BONACCORSI

Senza nuove assunzioni la fabbrica fra dieci anni nei fatti sarà vuota?

EDI LAZZI - SEGRETARIO FIOM TORINO

Sì, assolutamente sì.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il 20 settembre 2022 il capo di Stellantis Tavares si è recato a Torino, dove ha incontrato il sindaco Lo Russo e il presidente della Regione Cirio. Con loro ha firmato un accordo che prevede una nuova missione produttiva: lo smontaggio dei veicoli usati.

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Il piano assunzionale legato a questa strategia, se non sbaglio, è di circa 800 nuove unità di personale assunto.

MANUELE BONACCORSI

Quello che io sapevo sono 550 occupati sulla rigenerazione.

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Quello, quel dato lì.

MANUELE BONACCORSI

Ma non sono nuovi assunti.

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Se non sbaglio era 550 o 600 nuovi assunti, però ricordo male io. Il numero era più o meno quello. Stellantis Torino, 550 assunzioni 2025, polo riciclo auto.

MANUELE BONACCORSI

Quello è il titolo fatto da Repubblica. Ma questo c'è scritto nel protocollo segreto?

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

No.

MANUELE BONACCORSI

Sindaco, però la sua fonte non può essere Repubblica, che poi è del gruppo Gedi.

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Arriviamo al dunque. Cosa c'è scritto in quel protocollo, in quel protocollo molto francamente c'è scritto: "La città si impegna ad accompagnare il processo di riconversione di Mirafiori attraverso eventuali operazioni di carattere urbanistico".

EDI LAZZI - SEGRETARIO FIOM TORINO

Non ci saranno 550 assunzioni. Quello che ha dichiarato Stellantis è che prenderanno 550 persone che già lavorano all'interno di Mirafiori e che saranno spostate a fare questa attività.

MANUELE BONACCORSI

Qui a Torino si progettavano le auto, non siamo passati al ruolo di sfasciacarrozze?

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Questo è un modo, secondo me, sbagliato di vedere le cose. Non è affatto vero che a Torino non si producano più auto, non si progettino.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Cosa ci sia scritto realmente nell'accordo, però, è impossibile saperlo. Stellantis ha chiesto che il testo non sia divulgato.

GIORGIO AIRAUDO - SEGRETARIO CGIL PIEMONTE

Non siamo stati invitati a quel tavolo.

MANUELE BONACCORSI

Sarà filtrata una copia di questo...

GIORGIO AIRAUDO - SEGRETARIO CGIL PIEMONTE

No, io non ho nessuna copia, l'ho chiesta più volte, non ho nessuna copia.

MANUELE BONACCORSI

E che le hanno detto?

GIORGIO AIRAUDO - SEGRETARIO CGIL PIEMONTE

Che è riservata, che non è ancora disponibile...

MANUELE BONACCORSI

Ci può spiegare cosa prevede questo accordo?

ANDREA TRONZANO - ASSESSORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE REGIONE PIEMONTE

Ma l'accordo è coperto da riservatezza perché, come succede in ogni impresa che vuole insediarsi sul territorio ed essere concorrenziale sul territorio, chiaramente chiede riservatezza.

MANUELE BONACCORSI

Io non credo che lei possa tenere riservato un accordo firmato da un ente pubblico.

ANDREA TRONZANO - ASSESSORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE REGIONE PIEMONTE

Ma secondo noi sì.

MANUELE BONACCORSI

Qualsiasi firma lei mette che riguardi la sua funzione, deve essere accessibile, se no?

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Le rispondo in punta di diritto. Ovviamente tutti sono consapevoli del fatto che qualunque atto che ha validità amministrativa è per sua definizione pubblico.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Secondo i rumors l'investimento promesso da Tavares non è stato gratuito. La regione Piemonte in particolare, avrebbe garantito a Stellantis importanti sconti sul prezzo dell'energia.

ANDREA TRONZANO - ASSESSORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE REGIONE PIEMONTE

Non è un costo. Dobbiamo fare in modo che il nostro territorio sia conveniente stare qua ed essere qua.

MANUELE BONACCORSI

C'è il rischio che questa operazione finisca tra gli aiuti di Stato e sia bloccata dall'Unione europea?

ANDREA TRONZANO - ASSESSORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE REGIONE PIEMONTE

C'è il rischio, ma noi abbiamo una classe dirigente dal punto di vista tecnocratico, burocratico, molto valida.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il comune invece a quanto pare si impegna a favorire con strumenti urbanistici l'uso delle aree di Mirafiori. Tavares, a margine della firma, parla chiaramente di

valorizzazione di quel territorio. Si tratta di 3 milioni di metri quadri, un'immensa area in gran parte inutilizzata, che potrebbe avere un altissimo valore economico.

MANUELE BONACCORSI

Anche Tavares diceva se ne può fare un uso di tipo ricreativo, culturale, commerciale?

STEFANO LORUSSO - SINDACO DI TORINO

Non è oggetto della discussione fino ad adesso sviluppata con Stellantis.

MANUELE BONACCORSI

C'è da parte di Stellantis un interesse quindi a valorizzare quell'area, a metterle sul mercato?

STEFANO LORUSSO - SINDACO DI TORINO

Non abbiamo parlato di valorizzazione in senso di vendita delle aree.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

In effetti c'è un precedente del genere. Nel 2005 Regione Piemonte, Comune e Provincia di Torino acquistano per 70 milioni di euro da Fiat auto 300mila metri quadri di aree dismesse, circa un decimo della superficie totale dello stabilimento.

GIORGIO AIRAUDO - SEGRETARIO CGIL PIEMONTE

In cambio di questa acquisizione da parte degli enti pubblici di aree si ottenne l'arrivo dell'ultimo modello nuovo arrivato a Mirafiori, che era l'Alfa MiTo, è il primo modello dell'era Marchionne arrivato a Torino e anche l'ultimo.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Per la riqualificazione dell'area degradata acquistata da FCA gli enti pubblici danno vita a Tne, Torino Nuova Economia, una società che ha il compito di vendere le aree. Oggi, però, a 20 anni dall'operazione gran parte della zona resta deserta.

MANUELE BONACCORSI

Questo è il capannone. Abbandonato. È immenso.

GUIDO MONTANARI - ARCHITETTO VICESINDACO DI TORINO 2016 – 2019

È immenso, è anche bello, come dire, da un punto di vista strutturale e architettonico. Invece se noi guardiamo in là, tutta quell'area lì è quella che ha acquisito Novacoop. Il progetto di Novacoop prevede un grande centro commerciale

e poi una struttura per gli studenti. Novacoop però su questo progetto adesso è ferma.

MANUELE BONACCORSI

Ma secondo lei il prezzo di acquisto era un prezzo corretto o era sovrastimato?

GUIDO MONTANARI - ARCHITETTO VICESINDACO DI TORINO 2016 - 2019

Credo davvero che si possa parlare di un valore che si è quasi dimezzato.

MANUELE BONACCORSI

Insomma, alla fine è stato un altro metodo di finanziamento pubblico dell'allora Fiat?

BERNARDINO CHIAIA - AMMINISTRATORE UNICO TORINO NUOVA ECONOMIA SPA 2018-2022

Potremmo intenderlo così. L'operazione complessivamente non è stata a saldo positivo. Questo è, credo, abbastanza evidente.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

E infatti gli enti locali sono costretti a svalutare in bilancio le aree. Negli anni TNE accumula perdite per 32 milioni di euro. L'azienda finisce in amministrazione controllata e la Regione è costretta a versarle 8,9 milioni di euro in più, per evitare il fallimento.

MANUELE BONACCORSI

Ma come si fa a fare una cosa del genere?

ANDREA TRONZANO - ASSESSORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE REGIONE PIEMONTE

Non posso rispondere perché non c'ero. Adesso Tne è sotto amministrazione controllata, e quindi c'è il concordato, credo che le aree Tne saranno vendute in maniera giusta.

MANUELE BONACCORSI

Fiat ha incassato ma il buco poi è rimasto al pubblico.

STEFANO LO RUSSO - SINDACO DI TORINO

Col senno del poi son capaci tutti a esprimere giudizi. Quella fu un'operazione che ha poi permesso a Fiat di non venire acquisita da altri soggetti o di fallire.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Non è la prima volta. Nel 2005 la Fiat in crisi propone uno scambio alla politica, dice: io porto una nuova produzione nello stabilimento Mirafiori, una produzione dell'alfa MiTo, però voi in cambio mi acquistate dei terreni inutilizzati. E la politica paga, il pubblico paga 70 milioni di euro, Fca incassa. Solo che poi quando si tratta di rivendere questi terreni, insomma, Comune e Regione intuiscono che forse quei terreni li hanno pagati un po' troppo rispetto al loro valore e oggi c'è un buco di circa 30 milioni di euro. Insomma, si è trattato sostanzialmente di un finanziamento mascherato, non è la prima volta, ora pagheranno i cittadini piemontesi. Però da quello che abbiamo ricostruito lo stabilimento di Melfi, per esempio, nato nel 1991, ha ricevuto oltre 3,3 miliardi di euro di contributi pubblici. Poi con Matteo Gaddi della Fondazione Sabattini abbiamo calcolato le ore di cassa integrazione, pagata per i lavoratori del gruppo Fiat e quelli dell'indotto Fiat. Solo negli ultimi 14 anni, sono state autorizzate 4,7 miliardi di euro di ore di cassa integrazione. Soldi pagati dall'Inps attraverso la trattenute sulle buste paga dei lavoratori italiani. Poi FCA poco prima della fusione con PSA e di diventare Stellantis ha ricevuto un prestito di 6,3 miliardi garantiti dallo Stato. Pochi mesi dopo poi grazie proprio alla fusione ha pagato un dividendo agli azionisti straordinario di 2,9 miliardi di euro. Poi ci sarebbero stati vari aiuti di Stato, dal 2017 a oggi 46,8 milioni. Infine ci sono i 370 milioni per il futuro stabilimento di batterie previsto a Termoli. Qual è il futuro di questo stabilimento e qual è il futuro dell'auto italiana e del suo indotto, lo vedremo tra 30/40 secondi dopo il golden minute.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Allora parlavamo del futuro dell'automobile in Italia. La logica è un po' questa: insomma chi la produce dice se tu Stato vuoi che io investa qui sul tuo territorio, contribuisce. E' nata una competizione tra Stati e regioni, in cui sostanzialmente chi ne esce sconfitta è un po' Torino: non è più il quartier generale dell'automobile italiana. Ora, però, questo impoverimento ha risucchiato anche l'indotto. Per ogni operaio interno al gruppo ce ne sono 6 dell'indotto che contribuiscono alla produzione dell'automobile. Ecco e in questo tema la fusione di Stellantis potrebbe avere delle ricadute drammatiche. Tutto ruota intorno ad una parola magica: piattaforma.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

L'indotto di Mirafiori occupava decine di migliaia di operai. Secondo i dati della Fiom, tra il 2008 e il 2020 il solo settore metalmeccanico ha perso, in provincia di Torino, 32mila posti di lavoro. La cintura intorno alla città, un tempo sede di un'industria ricca e fiorente, oggi è piena di capannoni vuoti.

CARLO BAVA - EX IMPRENDITORE

Io vengo ogni due tre mesi per far fare manutenzione al giardinetto lì fuori. E poi, insomma, per non dimenticarlo.

MANUELE BONACCORSI

È rimasto legato a questo luogo?

CARLO BAVA - EX IMPRENDITORE

Eh beh, ma siamo tutti in famiglia legati a questi luoghi. Noi eravamo leader nella costruzione delle armature dei volanti delle auto. Qui c'erano tre linee di presse, potevano viaggiare a 1600 colpi al minuto, ed erano spettacolari, incapsulate, silenziata, senza vibrazioni. Qui si arrivava a farne 8000 al giorno di tutti i tipi per Fiat.

MANUELE BONACCORSI

Come mai ha deciso di abbandonare?

CARLO BAVA - EX IMPRENDITORE

Siamo rimasti in mano con dei crediti inesigibili nel momento in cui anche Fiat aveva dei problemi.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Nel 2007 l'azienda viene rilevata dal gruppo Sila Holding. Ma appena 3 anni dopo si ferma la produzione. Oggi il gruppo Sila ha stabilimenti a Melfi, a Chieti, in Polonia. Non più a Torino.

CARLO BAVA- EX IMPRENDITORE

È saltato tutto dopo, è saltato tutto.

MANUELE BONACCORSI

Quanti dei suoi colleghi imprenditori sono stati costretti a chiudere in questi anni?

CARLO BAVA- EX IMPRENDITORE

Parecchi perché effettivamente chi lavorava solo per Fiat è stato tra i primi.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

La GKN, importante stabilimento fiorentino che produceva semiassi, il 9 luglio 2021 ha licenziato con una semplice mail i suoi 422 operai. I quali, in risposta, hanno occupato la fabbrica e da due anni hanno aperto una vertenza per preservare i posti di lavoro.

DARIO SALVETTI - COLLETTIVO DI FABBRICA GKN

Questa era l'ex Fiat di Firenze e che aveva la sua importanza strategica geografica per il fatto che era in grado di servire e serviva quasi tutti gli stabilimenti in Italia.

OPERAIO GKN

Questo è stato prodotto il 9 luglio a mezzanotte, quindi vuol dire che l'ultimo turno di lavoro che abbiamo fatto noi la mattina successiva eravamo chiusi.

MANUELE BONACCORSI

Da dove potrebbero venire i semiassi che monta oggi FCA?

OPERAIO GKN

Polonia, Vigo, Slovenia.

OPERAIO GKN

Il lavoro viene portato fuori e non c'è una politica industriale che possa salvaguardare le professionalità che prima c'erano e ora sostanzialmente stanno andando via.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Qui siamo a Grugliasco, nella periferia di Torino. Questo è lo stabilimento della Lear, importante azienda dell'indotto. La dirigenza ha annunciato nuovi esuberi, 260 persone rischiano il posto.

ANTONIO GULLO - RSU FIOM CGIL LEAR

Più o meno due su tre. Noi produciamo i sedili per le Maserati che ad oggi le linee Maserati a Mirafiori in maniera strutturale il lunedì e il venerdì sono ferme. E molto spesso si fermano anche il martedì, il giovedì.

MANUELE BONACCORSI

Scusate, ma a Mirafiori in questo momento c'è una forte produzione di 500 elettrica. Voi non lavorate sulla 500 elettrica?

ANTONIO GULLO - OPERAIO LEAR DELEGATO RSU FIOM CGIL

No, purtroppo no.

ROBERTO BARONE - DELEGATO RSU FIM CISL LEAR

Non siamo riusciti a prenderla. C'è stata una gara d'appalto con i turchi e hanno vinto loro, appena arrivati sul mercato.

ANTONIO GULLO - OPERAIO LEAR DELEGATO RSU FIOM CGIL

La linea di assemblaggio è qui a poco meno di un chilometro da noi. Però i semilavorati vengono prodotti in Turchia. Quindi è una delocalizzazione un po' nascosta.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

A Torino incontriamo un funzionario che lavora agli enti centrali di Mirafiori. Ci consegna alcuni documenti interni sulle commesse assegnate da Stellantis alle aziende dell'indotto. Si deduce che molti pezzi della 500 elettrica, l'auto principale prodotta a Mirafiori, vengono realizzati all'estero: le batterie, le frecce, le ruote, lo stop, le guarnizioni, il quadro di bordo. Perfino il logo della Fiat, è prodotto in Spagna.

FUNZIONARIO ENTI CENTRALI - STELLANTIS MIRAFIORI

Vengono in gran parte dalla fornitura che alimenta la produzione della 500 endotermica che viene fatta in Polonia a Tychy.

MANUELE BONACCORSI

Non vengono quindi dal territorio?

FUNZIONARIO ENTI CENTRALI - STELLANTIS MIRAFIORI

No, solamente una piccola parte viene dal territorio italiano

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Cosa accadrà all'indotto auto coi nuovi modelli progettati dopo la fusione? Il piano finanziario che ha portato alla nascita di Stellantis prevedeva 5 miliardi di risparmi. Dove saranno realizzati? Uno dei primi annunci dell'ad di Stellantis Tavares è stato la razionalizzazione delle piattaforme.

TOMMASO PARDI - DIRETTORE GERPISA - RICERCA INTERNAZIONALE AUTOMOTIVE

Cos'è una piattaforma? Quando noi vediamo la grande varietà commerciale dei veicoli in vendita, abbiamo l'impressione di vedere dei veicoli molto diversi. Se le svestiamo queste macchine, vedremo che in realtà hanno tutte un sacco di pezzi in comune. Quindi quando uno compra non 100.000 cruscotti, ma 600.000 perché li condivide su tanti mercati su tanti modelli, il costo unitario di questi componenti diventa molto più interessante.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Tavares ha annunciato che in Stellantis saranno usate solo le piattaforme di origine PSA, cioè francese. La conseguenza per l'indotto potrebbe essere molto dura. A Melfi, il principale stabilimento italiano, capace di realizzare da solo circa la metà dell'intera produzione nazionale di autovetture, sono stati annunciati quattro nuovi modelli elettrici.

MICHELE DE PALMA - SEGRETARIO GENERALE FIOM CGIL

Avevamo fatto un accordo sullo stabilimento di Melfi, noi, il governo e l'azienda. Ad oggi non c'è traccia di nessuno di quei quattro modelli.

MANUELE BONACCORSI

Quando sarebbero dovuti arrivare i modelli elettrici a Melfi?

MICHELE DE PALMA - SEGRETARIO GENERALE Fiom CGIL

Allora il primo più di un anno fa, e ad oggi non ci sono ancora neanche le commesse per le aziende della componentistica.

VITTORIO DE NICOLA – DIRETTORE STABILIMENTO MUBEA ITALIA - MELFI

Non ci è stato ancora richiesto di fare prototipi per queste vetture che si dovrebbero assemblare domani.

MANUELE BONACCORSI

E voi pensate che ci sia questa volontà da parte di Stellantis?

VITTORIO DE NICOLA – DIRETTORE STABILIMENTO MUBEA ITALIA - MELFI

Non abbiamo evidenza nè del sì nè del no. Quindi se qui arriva un prodotto fatto da PSA quindi una piattaforma già conosciuta in PSA, questa ha nel suo pacchetto anche dei fornitori che attualmente forniscono la stessa piattaforma in stabilimenti in altri siti europei. Ci sarà un cambio di assegnazione? Non dipende solo da noi.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

La preoccupazione è grande. E la documentazione interna che ci fornisce il funzionario di Stellantis che ha deciso di parlare con Report non fa che evidenziarlo. Questo documento rappresenta la componentistica del primo modello di marchio FCA post fusione, la Jeep Avenger, in produzione a Tychy, in Polonia.

FUNZIONARIO ENTI CENTRALI - STELLANTIS MIRAFIORI

Se tu guardi queste immagini, tutto ciò che tu vedi in verde è un contenuto che i prossimi modelli FCA hanno adottato integralmente da PSA.

MANUELE BONACCORSI

Ne deriva che l'acquisto di questi pezzi...

FUNZIONARIO ENTI CENTRALI STELLANTIS - MIRAFIORI

Non la fai tu, non la fai tu come FCA.

MANUELE BONACCORSI

Non la fa Torino. La fa Parigi?

FUNZIONARIO ENTI CENTRALI STELLANTIS - MIRAFIORI

Non fai l'acquisto, non fai lo sviluppo. Una volta si progettava da zero il veicolo a Torino. Adesso, se va bene svilupperai il solo topet.

MANUELE BONACCORSI

È immaginabile che nulla proverrà dalla subfornitura italiana.

FUNZIONARIO ENTI CENTRALI STELLANTIS - MIRAFIORI

Certo, si può ipotizzare che sia così-

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il problema è che l'indotto rappresenta gran parte del valore - e quindi dei posti di lavoro - di un'autovettura. Fatto 100 il valore di un'auto, una quota tra il 70 e il 75% viene dall'indotto. In Italia nel settore lavorano 250mila persone.

FRANCESCO ZIRPOLI - DIRETTORE CENTRO AUTOMOTIVE AND MOBILITY INNOVATION - UNIVERSITÀ CA' FOSCARI

Pensi che il 50% in media del fatturato dei fornitori italiani è realizzato con Stellantis, quindi, capisce bene che il peso industriale di Stellantis in Italia è determinante.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Un impatto durissimo lo sta subendo già Marelli, la più importante azienda italiana dell'automotive, con ben 43mila dipendenti nel mondo e produzioni che spaziano dagli ammortizzatori ai cambi fino a batterie e sistemi elettrici. Magneti Marelli era parte del gruppo FCA, ma nel 2018, poco prima della fusione, l'azienda viene venduta ai giapponesi di CK Holdings per 5,8 miliardi di euro. Gli azionisti, a partire dalla famiglia Agnelli, incassano dopo la vendita 2 miliardi di euro.

MANUELE BONACCORSI

Psa aveva un'azienda molto simile come mercato a Magneti Marelli, Faurecia, che è entrata invece nel perimetro del gruppo.

FRANCESCO ZIRPOLI - DIRETTORE CENTRO AUTOMOTIVE AND MOBILITY INNOVATION - UNIVERSITÀ CA' FOSCARI

Certo.

MANUELE BONACCORSI

Come legge queste differenza?

FRANCESCO ZIRPOLI - DIRETTORE CENTRO AUTOMOTIVE AND MOBILITY INNOVATION - UNIVERSITÀ CA' FOSCARI

Le aziende possono essere gestite avendo una logica industriale in mente o avendo una logica finanziaria. È evidente che se l'azienda avesse voluto mantenere una sua autonomia industriale, Magneti Marelli aveva al suo interno delle competenze che erano rilevanti.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Faurecia e Stellantis hanno da poco annunciato un investimento sulla produzione di celle a idrogeno, che creerà 1000 posti di lavoro, in Francia naturalmente. Invece in Italia, al momento della vendita, Marelli aveva 10mila dipendenti. Oggi ne ha poco più di 7mila. E poche settimane fa l'azienda ha sottoscritto coi sindacati una nuova procedura per 1400 uscite incentivate.

CIRO D'ALESSIO - SEGRETARIO FIOM CGIL BARI

Magneti Marelli a Bari aveva previsto un importantissimo investimento da parte di Stellantis, un motore ibrido Chrysler. L'investimento fu annunciato nel 2018 doveva partire nel 2018, fu fermato allora e nel 2023 ci hanno comunicato che Stellantis non intende più produrre questo motore sullo stabilimento di Bari.

MANUELE BONACCORSI

Questa decisione mette a rischio dei posti di lavoro a Magneti Marelli Bari?

CIRO D'ALESSIO - SEGRETARIO FIOM BARI

Ha generato un esubero di circa 150 persone.

MASSIMO MAZZEO - SEGRETARIO FIM CISL BOLOGNA

Marelli ha fatto pressioni su Stellantis affinché le produzioni vadano poi agli stabilimenti Marelli perché c'è un accordo del 2018 che prevede appunto che l'ex FCA, oggi Stellantis, si impegnava a garantire le produzioni e quindi la sostenibilità degli stabilimenti italiani.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

L'accordo con ogni evidenza, non è stato rispettato. E i manager di Marelli preferiscono non parlarne.

MADI FERRUCCI

L'accordo promesso da Fca per le forniture è stato mantenuto o disatteso?

DARIO LAURI - RESPONSABILE RELAZIONI INDUSTRIALI MARELLI SPA

Non posso rispondere.

MADI FERRUCCI

Era un piano quinquennale che manteneva i posti di lavoro.

DARIO LAURI - RESPONSABILE RELAZIONI INDUSTRIALI MARELLI SPA

Non posso rispondere a domande dei giornalisti, non ho l'autorizzazione, sono il responsabile relazioni industriali non comunicazione.

MADI FERRUCCI

Vi aspettavate un supporto maggiore da Stellantis oppure no?

DARIO LAURI - RESPONSABILE RELAZIONI INDUSTRIALI MARELLI SPA

Non posso rispondere.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Marelli era sicuramente, è anzi un orgoglio dell'industria italiana, faceva parte del gruppo Fiat già a partire dalla fine degli anni '60. Tuttavia FCA se ne sbarazza prima della fusione con PSA, la vende ai giapponesi per 5,8 miliardi di euro, incassa e stacca anche dei ricchi dividendi, di 2 miliardi. E gira sostanzialmente le commesse alla società Faurecia, che è la gemella, ma francese. Mentre Faurecia sta costruendo l'auto a idrogeno del futuro e quindi assume, Magneti Marelli invece licenzia. Ecco di questo rischio ne aveva parlato anche il Copasir, il Comitato di controllo parlamentare sui servizi segreti, all'epoca c'era proprio Urso come presidente, attuale ministro del Made in Italy, ed era stato anche proposta un'entrata dello Stato dentro Fca, con Cassa Depositi e Prestiti, perché il Copasir aveva proprio paventato lo spostamento del baricentro da una testa da un governo da una governance italiana a quella francese. Ora, Urso, invece, è stato costretto ad andare in Francia a inaugurare la fabbrica di batterie. E anche Confindustria ha paventato il rischio di perdita di posti di lavoro dell'indotto. Urso ha invitato Stellantis a investire in Italia, Stellantis aveva promesso di investire su due fabbriche di batterie, una in Germania, una a Termoli, che è stata anche finanziata dallo Stato italiano con fondi europei per 370 milioni di euro. Tuttavia tracce di questa fabbrica di batterie a Termoli non ce ne sono.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il primo giugno un gruppo di oltre 100 operai degli stabilimenti italiani di Stellantis si incontra davanti al Comune di Torino. Partono per Poissy, in Francia, sede dello stabilimento principale di Stellantis.

ANDREA DI TRAGLIA - OPERAIO STELLANTIS CASSINO

Io in 16 anni che lavoro nello stabilimento di Cassino 14 li faccio sotto il segno della cassa integrazione. A Cassino produciamo tre modelli, che sono: la Giulia, lo Stelvio e il Maserati Grecale.

MANUELE BONACCORSI

Voi facevate la Giulietta prima, un'auto molto venduta?

ANDREA DI TRAGLIA - OPERAIO STELLANTIS CASSINO

Esatto, che è un'auto molto venduta che hanno deciso di dismettere.

MANUELE BONACCORSI

Quanto costano le auto sul mercato che producete oggi?

ANDREA DI TRAGLIA - OPERAIO STELLANTIS CASSINO

Da un minimo di 50mila euro, possiamo arrivare anche a 150mila euro.

MANUELE BONACCORSI

Quindi se ne producono molto di meno?

ANDREA DI TRAGLIA - OPERAIO STELLANTIS CASSINO

Ma assolutamente sì.

MANUELE BONACCORSI

Intanto cosa vi faranno produrre ora che c'è Stellantis, si sa?

ANDREA DI TRAGLIA - OPERAIO STELLANTIS CASSINO

Eh questa è la domanda delle domande, anche perché noi stiamo andando a Parigi per ottenere questo tipo di risposte.

MARIO DI COSTANZO - SEGRETERIA FIOM CGIL POMIGLIANO

Produco le stesse macchine in tre settimane e alla quarta settimana la metto a carico, magari dell'Inps, con una riduzione dei costi notevole. Ogni 50 secondi esce una Panda. Allora magari chi ascolta dice ma che vuol dire ogni 50 secondi esce una Panda? Significa che ogni secondo che passa, il lavoratore ha un'operazione da fare.

MANUELE BONACCORSI

Ma tra una Panda e l'altra quanto tempo avete libero?

MARIO DI COSTANZO - SEGRETERIA FIOM CGIL POMIGLIANO

Di riposo? Zero. La saturazione è al 100 per cento. Ti faccio un esempio banale, io soffro di allergie, di riniti, quando mi dovevo pigliare il fazzolettino di carta per soffiarmi il naso a me mi dovevano sostituire, perché altrimenti la macchina andava avanti e non riuscivo a produrre. Per soffiarti il naso ci vogliono 35/40 secondi, per prendere un fazzolettino dalla tasca, metterlo al naso soffiare e metterlo in tasca, in quei 40 secondi si produce una Panda.

MANUELE BONACCORSI

Cosa è cambiato con l'arrivo dei francesi?

DOMENICO LOFFREDO - OPERAIO STELLANTIS POMIGLIANO

C'è il tentativo di tagliare sui costi, che sono la pulizia dei bagni, la sicurezza all'interno dei reparti.

MARIO DI COSTANZO - SEGRETERIA FIOM CGIL POMIGLIANO

Prima della pandemia i bagni si pulivano con un ciclo di tre volte a turno, oggi il ciclo di pulizia è una volta al giorno e stiamo parlando di bagni che vanno 1000 lavoratori. Trovi i bagni sporchi, che puzzano.

MEGAFONO

Benvenuti agli operai italiani!

MANUELE BONACCORSI

Ma fate cassa integrazione qui?

SAID ABOUHADDAOUI - OPERAIO STELLANTIS POISSY

Cassa integrazione? No no. A volte si fermano le linee se mancano i pezzi, ma c'è il lavoro, c'è la produzione. Si sa che preferiscono tagliare posti in Italia piuttosto che in Francia. Ma arriveranno a tagliare anche qui, è matematico.

JONATHAN DOS SANTOS - SEGRETARIO CGT STELLANTIS POISSY

Si lavora a una velocità infernale, infernale. Tutti gli stabilimenti sono messi in competizione per ridurre i costi e ottenere nuove missioni produttive

JEAN PIERRE MERCIER - DELEGATO SINDACALE SUD STELLANTIS POISSY

Noi siamo quelli che hanno fabbricato il record 17 miliardi di utili di Stellantis 2022. Noi non facciamo auto, facciamo oro.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

A poca distanza dalla manifestazione, sulle rive della Senna, Stellantis sta costruendo il suo nuovo centro direzionale.

DIEGO PETROLO - RSA ENTI CENTRALI MIRAFIORI

Questo qua è lo stabilimento di ricerca, Sviluppo e Technical Center.

MANUELE BONACCORSI

Che è un po' una funzione che hanno levato a Torino

DIEGO PETROLO - RSA ENTI CENTRALI MIRAFIORI

È evidente che si va verso la concentrazione delle attività. Come entri centrali Siamo passati nel giro di un anno e mezzo da 7200 addetti a 6200 e nel piano di riduzione di quest'anno ce n'è altri 800 in uscita

TOMMASO PARDI – DIRETTORE GERPISA - RICERCA INTERNAZIONALE AUTOMOTIVE

Tavares si è descritto come uno psicopatico della performance. È così che si descrive.

MANUELE BONACCORSI

Parla di se stesso?

TOMMASO PARDI – DIRETTORE GERPISA - RICERCA INTERNAZIONALE AUTOMOTIVE

Lui, di stesso, sono uno psicopatico della performance e ha fatto arrivare da Renault la metà della squadra di direzione che c'è adesso. E questo gruppo si chiamano tra di loro gli ayatollah della riduzione dei costi. Lui mette in concorrenza tutte le unità di ingegneria, tutte le unità di produzione, tutte le marche tra di loro, in un contesto in cui le risorse sono molto limitate. Come le ho detto, è spietato, spietato.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il presidente Emmanuel Macron nel 2021 ha lanciato un piano da 8 miliardi per l'automotive, con lo slogan della reindustrializzazione della Francia. Un ruolo importante lo gioca la Banca d'investimento pubblica, la BPI, colosso capace di investire nell'economia 27 miliardi di euro nel solo 2023. La BPI è presente all'interno dell'azionariato del gruppo Stellantis con una quota del 6%. Nicolas Dufourcq è il direttore e siede nel cda dell'azienda automobilistica.

NICOLAS DUFOURCQ – AMMINISTRATORE DELEGATO BPI FRANCE - CDA STELLANTIS

Il 30% del nostro giro d'affari è nell'automobile. Finziamo le batterie elettriche e la ricerca sull'idrogeno. È per questo che lo Stato francese ha dato importanti sovvenzioni per l'apertura di una grande fabbrica di batterie, che nascerà a Douvrin, nel nord.

MANUELE BONACCORSI

A quanto ammonta il contributo pubblico per la nascita di questo stabilimento?

NICOLAS DUFOURCQ – AMMINISTRATORE DELEGATO BPI FRANCE - CDA STELLANTIS

700 milioni di euro.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

A Duvrin è in costruzione la prima gigafactory prevista da Stellantis. A inaugurarla è stato anche il nostro ministro del Made in Italy, Adolfo Urso. Una fabbrica simile dovrebbe nascere a Termoli, in Molise, anche in questo caso col sostegno dello Stato.

MICHELE DE PALMA - SEGRETARIO GENERALE FIOM CGIL

Sono stati investiti 300 milioni dallo Stato italiano per fare la transizione dello stabilimento da endotermico a produzione di batterie. E ad oggi di certo sui tempi non c'è nulla. Noi abbiamo una grande preoccupazione: se in Italia non si fanno più di un milione di veicoli, il rischio è che noi produciamo batterie, ma le batterie si producono dove si fanno le auto.

MANUELE BONACCORSI

Però la Francia ne ha messi 700 per la Gigafactory francese a Duvrin.

MICHELE DE PALMA - SEGRETARIO GENERALE FIOM CGIL

Sicuramente c'è una dinamica competitiva tra i Paesi europei.

MANUELE BONACCORSI

Vista dall'Italia, si ha l'impressione che nel momento in cui ci saranno dei posti di lavoro da tagliare, la vostra presenza impedirà che questi tagli avvengano in Francia.

NICOLAS DUFOURCQ – AMMINISTRATORE DELEGATO BPI FRANCE - CDA STELLANTIS

Bisogna distinguere. La BPI è un fondo sovrano, un investitore professionale. Altra cosa è il dialogo tra l'azienda e il governo francese. Non è perché noi siamo nel capitale di Stellantis che sarà favorita la Francia.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

In effetti la francese Psa, già prima della fusione, era uno dei gruppi che più di altri aveva spostato la produzione in Est Europa e in Marocco. È di quest'anno l'annuncio dell'apertura di un nuovo stabilimento a Orano, in Algeria, dedicato alla produzione di veicoli con marchio Fiat, ufficialmente per il mercato interno africano.

NICOLAS DUFOURCQ – AMMINISTRATORE DELEGATO BPI FRANCE - CDA STELLANTIS

È interesse comune tra Francia e Italia essere presenti in quel mercato.

MANUELE BONACCORSI

Lei sa se la produzione che sarà fatta a Orano sarà destinata anche al mercato europeo o solo al mercato africano?

NICOLAS DUFOURCQ – AMMINISTRATORE DELEGATO BPI FRANCE - CDA STELLANTIS

Non è stato ancora deciso. Oggi il Maghreb è alimentato dalle esportazioni europee. Magari domani magari gli stabilimenti magrebini potranno rifornire il mercato interno.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Mentre in Italia decine di migliaia di operai finiscono in cassa integrazione o finiscono con lo smontare pezzi di auto usate, in Algeria viene costruito un nuovo stabilimento che produrrà macchine a marchio Fiat. Sono destinate al mercato africano, ma non si esclude che possano entrare poi in quello europeo, almeno non lo esclude, il membro del cda di Stellantis, rappresentante della Banca francese Dufourcq. Però alla luce di questa situazione il governo italiano continua a stare zitto dopo gli investimenti pesanti che ha fatto nel gruppo? Anche perché, insomma, il gruppo Stellantis sta accumulando dei profitti incredibili, 16 miliardi di profitti netti, e continua a staccare dividendi favolosi, 4,2 miliardi. Il paradosso è che li ha realizzati a fronte di una produzione di auto molto bassa, tra le più basse degli ultimi 40 anni della sua storia. Ma questo perché? Perché intanto è favorita da un contesto: ci sono poche offerte di auto, c'è tanta richiesta, quindi quelle auto, poche auto che produce può metterle a prezzi alti. E poi ci sono i costi che vengono spalmati sulla collettività, come per esempio le ore di cassa integrazione dei suoi operai, e poi godono di tantissimi incentivi pubblici, come abbiamo visto. In un contesto come questo aggiungi poi un maniaco della performance come lui stesso si definisce Carlos Tavares, che è sostanzialmente il manager abile anche a stimolare la competizione tra reparti che sono stati impoveriti di risorse umane. Ecco l'idea di Henry Ford, che era sostanzialmente il padre dell'automobile mondiale americano, aveva l'idea che ogni operaio dovesse essere in grado di comprare l'auto che produceva e questo era un beneficio anche per l'industria perché poteva vendere più auto anche agli operai. Oggi, invece, quelli di Stellantis non sono in grado in un anno di comprarsi l'automobile che producono. Mentre dall'altra parte c'è il Ceo Tavares che ha accumulato emolumenti e premi di produzione per la bellezza di 23,4 milioni. È il manager più pagato dell'industria automobilistica europea. Quello Tavares guadagna in mezza giornata, un operaio lo guadagna in un anno.