

L'intervista Bentivogli: «Stellantis, Psa più forte Fca no»

Cristina Casadel — a pag. 11

«Fusione Stellantis tra diseguali: Psa più forte, Fca no»

L'INTERVISTA

MARCO BENTIVOGLI

Per difendere le fabbriche italiane il Governo migliori habitat e infrastrutture

Nel 2003 la Fiat era morta, ora è realtà globale e i siti più innovativi sono in Italia

«**S**tellantis è per l'italietta antindustriale e provinciale un'altra prova di maturità, cerchiamo di superarla più forti». Marco Bentivogli la storia della ricerca di un partner europeo per Fca l'ha vissuta in prima persona fino a qualche mese fa, quando si è dimesso da segretario generale della Fim Cisl, per fondare la sua start up civica che ha chiamato Base Italia. Pur giudicando positivamente l'operazione mette in guardia sul fatto che si tratti di «una fusione tra diseguali perché, rispetto al pre matrimonio dell'anno scorso, Psa si è rafforzata, mentre Fca no. Nell'accordo di conservazione» è scritto chiaramente che Psa è società acquirente». Questo chiede di «di colmare distrazioni e ritardi».

Bentivogli lei si era espresso più favorevolmente al matrimonio con Renault, ma le piace l'operazione Stellantis?

Arrivare al traguardo di Stellantis è un dato importantissimo. Personalmente ho sempre ritenuto di maggiore profondità l'accordo

con Renault per migliori sinergie e complementarità di tecnologie, mercati e non solo. Ma l'ottuso nazionalismo industriale francese, nella completa assenza del Governo italiano, l'ha impedito senza remore.

Cosa dice ai detrattori?

Saremo parte del quarto costruttore di auto nel mondo e non è poco. I commentatori che in questi giorni hanno celebrato l'ennesimo funerale a Fiat sono privi di memoria e non hanno chiara la partita che si gioca da anni. Fiat era morta nel 2003 ed è resuscitata diventando globale. In rapporto agli utili ha più occupati in Europa che nelle americhe.

Europa, Stati Uniti, Sud America, ma il mercato dalle prospettive più incoraggianti oggi è l'Asia. E se guardiamo a Est?

Una prossima tappa sarà pensare a partnership più forti in Asia dove siamo entrambi debolissimi. Vediamo cosa accade a Iveco Cnh con i cinesi di Faw. Ne sa qualcosa il Governo? La transizione verso la nuova mobilità porta ad aumentare gli investimenti in una fase in cui si riducono i margini. Anche per questo Sergio Marchionne disse che i consolidamenti a livello mondiale avrebbero lasciato in vita non più di 6 grandi costruttori.

Vede dei rischi nelle tre partite aperte e cioè fabbriche, fornitori e occupazione?

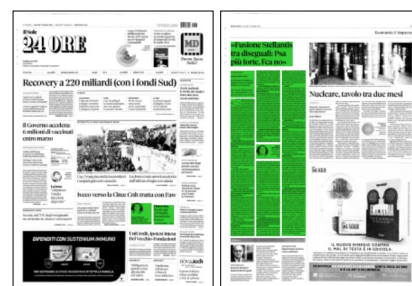
Grandi processi di fusione da un lato e dall'altro un'evoluzione più spinta dei nuovi sistemi di organizzazione tecnologica e competenze, chiedono, visto il costo delle nuove piatta-

forme per i nuovi modelli, di realizzare piattaforme modulari e multienetiche, come eCmp (common modular platform per l'auto elettrica, ndr) per Psa, in grado di abbattere costi dell'innovazione di gamma facendo molti più modelli su una stessa linea.

Ma gli stabilimenti italiani, su cui sono stati fatti molti investimenti in passato, come si collocano dentro Stellantis?

Gli stabilimenti italiani sono tra i più innovativi del mondo ma non basta. Gli annunci sulla difesa dei siti, e non dimentichiamo che Psa ne ha chiusi tre, non può essere solo formale. Bisogna ribadire la conferma delle missioni produttive dei paesi e dei siti. Che senso ha andare a fare Alfa Romeo Polonia, dopo che Marchionne la difese dalle grinfie di Piech che comunque l'avrebbe valorizzata? Vi è un dato che non può essere sottaciuto. Al momento del fidanzamento le condizioni erano quasi paritetiche. Ad oggi, si sono sbilanciate troppo in favore di Psa. Nell'accordo di conservazione è scritto chiaramente che Psa è la società acquirente, il tema è tutto industriale.

Stellantis è l'operazione che più di altre ha scosso il nostro paese sul piano economico e finanziario.



Che partita dovrà giocare adesso il Governo?

Il nostro Governo ha confermato l'attenzione ad una partita "epocale" con qualche comunicato stampa ma al contempo l'azionista non ha tenuto un profilo alto nella difesa della pariteticità del merge. Per l'attenzione alle "ricadute italiane" non bastano scongiuri e richiami, bisogna essere in partita. Ancora si sentono gli echi della polemica contro il prestito garantito Sace di Intesa a Fca. In Germania Daimler ne ha presi 12 di miliardi. In un gruppo globale i siti italiani si difendono migliorando l'habitat e le infrastrutture. Studiate il percorso per stivare in nave una Kompass o una Renegade fatta a Melfi o anche un Ducato fatto ad Atesa.

E il sindacato quale ruolo avrà adesso?

Sarà fondamentale aprire il confronto. Non basta la chiarezza sui marchi, bisogna dare le profondità e prospettive che il piano assicurava e semmai accelerarne la realizzazione. Mi auguro che la prevista partecipazione dei lavoratori, faccia fare un salto di qualità alle relazioni industriali e mitighi il nazionalismo della parte più ideologica del sindacato francese.

L'operazione darà una scossa anche alle politiche ambientali, visto che si inserisce in una fase di transizione verso l'auto elettrica dove non va dato nulla per scontato?

Sulle politiche ambientali bisogna smetterla con le mode e fare sul serio. L'amministratore delegato di Toyota, di certo non una retroguardia sull'auto elettrica, ha tolto la foglia di fico sui reali impatti ambientali, occupazionali ed economici di una transizione gestita solo ideologicamente. L'amministratore delegato di Bosch ha sottolineato la verità sulle emissioni per produrre energia elettrica, batterie e non solo.

Quindi?

Serve un ragionamento più concreto e meno incline al fanatismo. Quasi metà dell'energia mondiale è spesa per la climatizzazione degli immobili ma fa più "cool" occuparsi solo di mobilità. Abbiamo il 40% del parco auto inferiore all'euro4 e per il rotto della cuffia è passata la rottamazione. Non è esclusa una virata verso l'idrogeno e non solo. Questi richiami devono servire a fare sul serio e a gestire la transizione. I nuovi diesel euro6 da tempo sono avan-

zattissimi e tra i più performanti dal punto di vista ambientale, con meno Co2 di metano e gpl e del ciclo di vita di una ibrida. Ma hanno un "difetto".

Quale difetto?

Difendono anche l'occupazione, altamente specializzata, dei lavoratori.

L'operazione Stellantis avrà ricadute che correranno lungo tutta la filiera?

L'automotive è tanto pil e occupazione del nostro paese. Da una Uno ad una Punto, tanta elettronica, ora tanto software, tecnologie predittive, connessioni, servizi integrati. Cambia l'esperienza di guida. Secondo Intel un'auto verso la guida autonoma scambia 5000 GB al giorno per funzionare. Certo la meccanica sarà sempre più semplice, un motore termico ha circa 860 pezzi, uno elettrico circa 100.

Ma l'Italia è in partita sulla mobilità elettrica?

Arriviamo in ritardo perché tutto ciò che servirà a compensare il vecchio lavoro in dissolvenza, altrove è il cuore della politica industriale. La Francia e la Germania lavorano proprio sugli ecosistemi della nuova mobilità. Serve un paese innovatore con uno Stato capace di politiche pubbliche abilitanti non sostitutive. L'Italia ha disertato un'importante riunione globale proprio sulle batterie. Poi aprì una Kompass ibrida fatta a Melfi e scopri che le sue batterie, coreane, costano 5mila euro ciascuna che tengono alto il prezzo grazie al "cartello".

Nelle prospettive dell'industria europea quali sono i piani su cui si deve lavorare anche in vista delle risorse che arriveranno dalla Ue?

Ci sono due piani su cui lavorare in modo serio. Il primo è la costruzione di ecosistemi territoriali digitali capaci di sviluppare in modo integrato tecnologie e competenze anche per le pmi. Per questo in Italia è partita la nostra Fraunhofer che abbiamo chiamato InnovAction. Nessuno però risponde sul Piano Amaldi sulla ricerca. Il secondo è costruire "campioni europei" nei settori industriali chiave e, su questo secondo punto, la vicenda Fincantieri Stx ha mostrato quanto i trattati europei valutino le "posizioni dominanti" con una visione del mondo fresca degli anni '50. In questo quadro, lo ribadisco, arrivare al traguardo di Stellantis è un dato importantissimo.