

## Gli Agnelli-Elkann fanno 4 miliardi di utili mentre smantellano la produzione italiana

Exor, la holding della famiglia Agnelli Elkann, che tra gli altri controlla Stellantis, Iveco e Juventus, ha chiuso il 2023 con un utile che ammonta a 4,19 miliardi. E, mentre si annunciano maxi-stipendi per i vertici della società, negli stabilimenti dell'ex Fiat continua lo stillicidio di posti di lavoro, con 3.793 operai in meno dal 2021 ad oggi. Nel frattempo, smentendo le altisonanti proiezioni del gruppo, un report pubblicato da Fism-Cisl ha evidenziato come la produzione di Stellantis nel primo trimestre del 2024 sia scesa del 9,8%, con il settore delle sole auto che flette del 24%. Dato il problematico spaccato, stamane si sono mossi in massa i lavoratori, protagonisti di uno sciopero a Torino per il rilancio dello stabilimento Stellantis di Mirafiori promosso da Fiom-Cgil, Fim-Cisl, Uilm, Uglm-metalmeccanici, che hanno denunciato lo svuotamento della fabbrica.

Per quanto attiene al capitolo dei maxi-stipendi di cui potranno giovare i vertici della galassia Exor, Secondo il bilancio 2023, il compenso totale massimo del Ceo di Stellantis, Carlos Tavares, è salito addirittura del 56%, a ben **36,49 milioni di euro lordi**. L'anno scorso, tra remunerazione fissa e variabile, Tavares ha incassato circa 13,5 milioni, oltre a un premio di 10 milioni inerente ai progressi nell'integrazione fra Fiat-Chrysler e Peugeot in Stellantis. A ciò potrebbe aggiungersi un altro bonus di 13,5 milioni, sempre che riesca a centrare anche gli altri obiettivi fissati dal cda. A tal proposito, i *proxy advisor* (ovvero i "consiglieri" dei grandi azionisti) Glass Lewis e Iss hanno [invitato](#) gli azionisti di Stellantis a votare contro gli stipendi percepiti nel 2023 dai manager del gruppo in occasione dell'assemblea del prossimo 16 aprile, giudicando «**eccessiva**» la remunerazione di Tavares, che vale ben 518 volte il salario medio dei dipendenti. I compensi di Elkann in Stellantis nel 2023 superano invece gli 8 milioni di euro (un fisso di 924mila euro e azioni gratuite maturate per un controvalore di 7,16 milioni). Iss ha apertamente criticato il **benefit da 430mila euro** che è stato accordato a Elkann, il quale ha potuto utilizzare l'aereo aziendale per finalità personali.

Mentre al vertice si brinda, però, tra i dipendenti esplodono sfiducia e malumore. I numeri, d'altronde, parlano chiaro: da quando l'azienda è nata, le "uscite volontarie" dei lavoratori degli stabilimenti Stellantis sono state **circa 3.800**, pari all'8% di tutti i dipendenti italiani. Nello specifico, se ne sono verificate 1.560 a Torino, 850 a Cassino, 500 a Melfi, 424 a Pomigliano, 173 a Modena, 121 a Termoli, 100 a Pratola Serra, 30 a Cento, 23 ad Atessa e 12 a Verrone. Lo scorso novembre, la holding ha [spedito](#) una mail a 15mila dipendenti italiani - circa un terzo di quelli ancora operativi nella Penisola - proponendo loro, qualora fossero interessati a lasciare l'azienda per seguire "nuovi progetti professionali o personali", l'uscita volontaria. Il tutto al netto di qualsiasi discussione preventiva con istituzioni e sindacati. Negli ultimi mesi, l'ad di Stellantis Tavares non si è comunque fatto remore a battere cassa per **ottenere aiuti pubblici dallo Stato italiano**, [affermando](#) che, «se non si

Gli Agnelli-Elkann fanno 4 miliardi di utili mentre smantellano la produzione italiana

danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, si mettono a rischio gli impianti in Italia», facendo esplicito riferimento agli stabilimenti di Mirafiori e Pomigliano. I dati sulla produzione degli impianti italiani di Stellantis, come ha dimostrato l'ultimo rapporto di Fism-Cisl, sono incredibilmente sconfortanti: nel primo trimestre del 2024, dopo due anni di crescita, si registra un fragoroso -9,8% rispetto al 2023. Togliendo dallo spettro la produzione di macchine e furgoni commerciali, si può attestare come quella di autovetture registri addirittura un -23,8%. Ad eccezione di Pomigliano, che regge il colpo, gli altri quattro stabilimenti hanno **dimezzato la produzione**, con flessioni estremamente significative. I dipendenti dell'impianto piemontese, però, oggi hanno reagito con forza. È infatti [partito](#) stamattina da piazza Statuto, a Torino, il corteo dei lavoratori metalmeccanici organizzato a sostegno del comparto *automotive* e contro la potenziale chiusura dello stabilimento di Mirafiori, nell'ambito di uno **sciopero indetto da tutti i sindacati del settore**, scandito dallo slogan «Dateci il lavoro!».

A ciò si aggiunga che Stellantis si è attirata molte critiche - prima tra tutte quella del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - in seguito all'uscita del nuovo B-SUV Alfa Romeo Milano, presentato proprio nel capoluogo lombardo. Nonostante il nome e il luogo scelto per il suo "battesimo", però, la nuova autovettura non ha alcun collegamento con il nostro Paese, essendo in assoluto la prima macchina della storia dell'Alfa Romeo a essere prodotta **fuori dai confini nazionali**, nello specifico in Polonia. «Un'auto chiamata Milano - ha [dichiarato](#) Urso intervenendo all'inaugurazione della prima "Casa del Made in Italy", a Torino - non si può produrre in Polonia. Questo lo vieta la legge italiana che nel 2003 ha definito l'Italian Sounding, una legge che prevede che non bisogna dare indicazioni che inducano in errore il consumatore. Sarebbero **indicazioni fallaci** legate in maniera esplicita alle indicazioni geografiche. Quindi un'auto chiamata Milano si deve produrre in Italia, altrimenti si dà un'indicazione fallace che non è consentita dalla legge italiana».

[di Stefano Baudino]