

Mentre denuncia la crisi e licenzia, Stellantis ha distribuito 23 miliardi di utili

Mentre l'ormai ex Amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, ha da poco [rassegnato le sue dimissioni](#), denunciando la crisi del settore, e il colosso automobilistico ha cominciato a ricorrere ai licenziamenti, pochi media hanno messo in risalto l'**eccezionale risultato in termini di utili** ottenuto dalla società e l'ampia **distribuzione dei dividendi** tra gli azionisti. In quattro anni, infatti, Tavares ha distribuito ai soci ben 23 miliardi di euro di dividendi, a scapito però degli investimenti in ricerca e sviluppo e nonostante un drastico calo dei volumi di vendita, compensati con un aumento dei prezzi delle auto compreso tra il 30% e il 40% in più. In sintesi, la gestione Tavares ha sacrificato posti di lavoro e volumi di produzione per aumentare i profitti e i dividendi, favorito in questo anche dalle crescenti delocalizzazioni che hanno permesso di trasferire la produzione in Paesi dove il costo della manodopera è più bassa. Il tutto è avvenuto mentre la società degli Elkann ha ottenuto ingenti aiuti di Stato e continua a pretendere sovvenzioni pubbliche per non licenziare i lavoratori.

La strategia di *Stellantis* degli ultimi anni è consistita nel **ridurre al minimo la produzione** negli impianti, facendo leva, allo stesso tempo, sui picchi di domanda per alzare i prezzi delle auto. Grazie a questo espediente, il gruppo ha aumentato i profitti e la distribuzione degli utili, diminuendo al contempo rapidamente la capitalizzazione della società: un *modus operandi* che stride con il massiccio ricorso della società alla cassa integrazione e i suoi avvertimenti sulla crisi del settore. Inoltre, il gruppo ha fatto ricorso ai cosiddetti *buy back*, il riacquisto dei propri titoli sul mercato da parte di una società quotata con l'obiettivo di fare crescere il prezzo delle azioni per effetto degli acquisti stessi. Tra il 2022 e il 2024, i *buy back* hanno raggiunto un valore di 5,4 miliardi di euro. Più che alla produzione, dunque, *Stellantis* si è dedicata alla **speculazione finanziaria**, mentre il suo primo azionista, Exor (società finanziaria olandese di John Elkann, rappresentante della famiglia Agnelli e presidente esecutivo di *Stellantis*), ha cercato fortuna in altri ambiti, tra cui quello sanitario e farmaceutico.

[Secondo i dati](#) del *Sole 24 Ore*, nel suo primo anno di quotazione (2021), *Stellantis* ha registrato profitti per 14,2 miliardi, raggiungendo i 16,7 miliardi l'anno successivo e toccando il record di 18,6 miliardi nel 2023. Nello specifico, prima ancora della fusione ufficiale tra Fca e Peugeot, nel 2021, la FCA [aveva deliberato](#) un dividendo straordinario a favore dei soci pari a 2,9 miliardi di euro. Sempre nel 2021, il gruppo ha distribuito un dividendo ordinario di un miliardo, salito a 3,3 miliardi nel 2022 e a 4,2 miliardi nel 2023. In quanto **primo azionista della società**, Exor è stata la compagnia finanziaria che ha maggiormente beneficiato della politica improntata su utili e dividendi adottata da Tavares: nel 2021 ha incassato 970 milioni, tra dividendi ordinari e straordinari; nel 2022, 480 milioni e 600 milioni nel 2023. Quest'anno la cedola per la holding degli Agnelli-Elkann ha

Mentre denuncia la crisi e licenzia, Stellantis ha distribuito 23 miliardi di utili

sfiorato i 700 milioni, fermandosi a 697 milioni.

Nello stesso periodo, i **volumi di produzione** sono passati dai 7,7 milioni dei dati cumulativi di FCA e PSA del 2019 ai 5,9 milioni del 2021 per ridursi a soli 5,4 milioni per la fine di quest'anno. Si tratta di 2,3 milioni in meno di vetture prodotte rispetto al 2019. Tuttavia, la diminuzione della produzione è stata compensata da un **aumento dei prezzi dei veicoli compreso tra il 30% e il 40%**. In questo modo, come riferisce il *Sole 24 Ore*, "Stellantis è riuscita a passare da un utile operativo proforma segnato nel 2020 di 9,2 miliardi ai 23,6 miliardi registrati nel 2023 quasi esclusivamente grazie all'incremento dei prezzi che ha impattato per quasi il 100%, assorbendo completamente costi industriali e impatto dell'inflazione". Nel lungo periodo, però, questa strategia ha presentato il conto: un crollo senza precedenti nel numero delle vendite che ha portato altresì all'**erosione di quote di mercato**. Quest'ultime in Europa sono passate dal 20,6% del 2019 al 16,8% dell'anno scorso. Nel 2024 si è registrata un'ulteriore contrazione del 7%, con il dato aggiornato al mese di ottobre sceso a quota 15,7%, più di dieci punti sotto Volkswagen. Anche negli Stati Uniti le quote di mercato sono diminuite, scendendo sotto il 10%.

A risentire di più delle scelte effettuate dalla società negli ultimi anni, però, è stata soprattutto l'Europa, dove la produzione è calata di oltre il 30% dal 2019. In Italia, in particolare, il calo della produzione è stato pari al 40%, limitando la **produzione italiana sotto la soglia del milione di veicoli**. Da tempo, il Belpaese è ai margini della strategia produttiva del gruppo, a causa delle delocalizzazioni e del piano di riduzione della produzione. L'azienda automobilistica [ha annunciato](#) la sospensione delle attività produttive dell'impianto di **Mirafiori** dal 2 al 17 dicembre, cui seguirà la chiusura collettiva dell'impianto dal 18 dicembre al 5 gennaio, frutto di un accordo siglato nelle scorse settimane in relazione alle festività di fine anno.

Insieme alla volontà di orientarsi sempre di più ai profitti attraverso la **predilezione per i dividendi** e la gestione finanziaria della compagnia, il primo azionista di *Stellantis*, *Exor*, ha deciso di **diversificare le sue attività finanziarie**, [investendo](#) in sanità e sulle attività di estrazione mineraria. Nel settore sanitario, la holding ha impiegato 800 milioni di euro per l'ingresso nel gruppo francese *Institut Mérieux* e 2,6 miliardi per quello nel gruppo olandese *Philips*. Successivamente, ha deciso di puntare sulle miniere d'oro acquistando, a fine giugno 2023, azioni della compagnia sudafricana *Harmony Gold Mining* per 104 milioni di dollari. Il tutto a scapito dell'economia reale e di una efficace strategia produttiva per rilanciare il comparto industriale automobilistico, soprattutto in Italia.

[di Giorgia Audiello]