

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Report annuale 2022

Gennaio 2023

FIM-CISL: Stellantis con 685.753 veicoli chiude il 2022 a +1,8%, interrompendo dopo 4 anni la serie negativa. Tutti gli stabilimenti crescono rispetto al 2021, fatta eccezione per Sevel.

I volumi rimangono ancora inferiori del 16,3% rispetto al 2019, ultimo anno pre-pandemia.

Nel 2022 si sono perse circa 200.000 vetture a causa degli stop produttivi per mancanza di semiconduttori.

Situazione produzione STELLANTIS Italy nel 2022

Con un colpo di reni nell'ultimo trimestre, la produzione del 2022 è riuscita a mettere un piccolo segno positivo (+1,8%) rispetto al 2021. Nello specifico, **tra autovetture e furgoni commerciali**, sono state prodotte **685.753 unità, contro le 673.574 del 2021. Tutti gli stabilimenti di assemblaggio delle autovetture sono in positivo, portando la produzione di 479.753 ad una crescita del +17,4%**, mentre quella di veicoli commerciali (Sevel) segna una pesante riduzione del -22,3% (da 265.000 del 2021 al 206.000 del 2022). **Se invece riportiamo i dati di produzione al periodo pre-covid e quindi al 2019, la situazione continua ad essere negativa con una perdita complessiva nei volumi del - 16,3% (auto + veicoli commerciali), con le autovetture a -8,7% e i veicoli commerciali a - 29,7%**. La causa è in gran parte riconducibile allo stop nelle produzioni per la **mancanza dei semiconduttori e di altri componenti**, iniziata nel 2021 e che probabilmente condiziona anche il 2023. Abbiamo calcolato che, nel 2022, la difficoltà nelle forniture di componenti ha determinato una perdita di circa 200.000 vetture rispetto alle potenzialità produttive degli ordini acquisiti (stop a 608 turni pari a circa 274 giorni di lavoro).

Rispetto al 2021, il dato positivo nei plant dell'auto è stato determinato in gran parte dal lancio produttivo di nuovi modelli. L'entrata in produzione della Maserati Grecale e dell'Alfa Romeo Tonale sta dando una spinta alle produzioni di Cassino e Pomigliano D'Arco. Il Polo Produttivo di Torino ha mantenuto buoni livelli di produzione, in particolare grazie ai volumi della 500 bev e le produzioni del Plant di Modena grazie alla Maserati MC20. **È stata interrotta la serie negativa che aveva caratterizzato gli ultimi quattro anni. Un dato certamente positivo, ma, se esaminiamo l'arco temporale 2017-2022, c'è ancora molto da lavorare per recuperare circa un terzo della produzione persa** (da 1.035.454 a 685.753), la quale ha interessato nella stessa misura le autovetture e i veicoli commerciali. **Perciò riteniamo importante che il Ministro Urso convochi subito il tavolo ministeriale "Stellantis". Come sindacato dobbiamo verificare concretamente l'arrivo nel nostro paese dei nuovi investimenti previsti dal Piano "Dare Forward 2030", necessari al lancio di nuove produzioni.**

È altrettanto urgente che il Governo affronti con determinazione il problema della difficoltà per il settore a reperire materie prime e semiconduttori e della conseguente necessità strategica di accorciare le catene di fornitura. Tema che il Governo dovrebbe porre con forza anche in ambito Euro-

peo. La Fim-Cisl ha più volte denunciato la gravità di questa situazione, la quale indebolendo uno dei settori industriali più rilevanti, colpisce pesantemente il reddito dei lavoratori e riduce il bacino occupazionale del paese, determinando ripercussioni estremamente negative anche sull'indotto.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali



Plant Polo Produttivo di Torino



L'82% dei volumi dello stabilimento torinese sono rappresentati da 500 bev, il restante 18%, è rappresentato dalle produzioni Maserati.

I volumi produttivi misurati nel 2022 sono pari a **94.710 unità rispetto alle 77.267 rilevate nel 2021 (+22,6%)**. La crescita è stata determinata dall'aumento della produzione della **500 bev** che, partita nel mese di ottobre 2020, nel 2021 si è attestata sulle 53.819 unità e **ha chiuso il 2022 con 77.500 (+44%)** grazie al raddoppio della turnazione. L'aumento dei volumi della piccola full electric ha compensato le perdite nei volumi delle Maserati. I fermi produttivi per i semiconduttori sono stati di circa 13 giorni (26 turni su 500e e 14 turni su Maserati).

Negli ultimi tre mesi del 2022 abbiamo riscontrato una flessione con conseguente richiesta di CIG, che insieme alla ritardata partenza della "linea unica Maserati" il 17 gennaio 2022, ha determinato una riduzione del 27% rispetto al 2021 (da 23.448 a 17.210).

La ripartenza dei volumi Maserati è attesa con il lancio **nei primi mesi del 2023 della nuova GranTurismo nelle due motorizzazioni Nettuno e Folgore**, quest'ultimo il primo elettrico Bev della storia Maserati. A seguire nel corso del 2023 **la nuova Maserati GranTurismo** sempre nelle due motorizzazioni.



Secondo i piani del gruppo a seguire dal 2024 ed entro il 2025, si procederà all'ammmodernamento dei modelli berlina E/E+ e Levante nelle loro versioni full electric.

L'obiettivo previsto dal gruppo Stellantis nel piano "Dare Forward 2030" è di incrementare di tre volte il peso delle nuove auto nei segmenti dei veicoli premium e di lusso, con un aumento dei ricavi di quattro volte e della redditività di cinque volte. La nostra aspettativa come FIM-CISL è di avere una ripercussione di volumi e occupazionali che abbiamo riscontrato nel 2017.

Plant Maserati Modena



Nel 2022 la produzione Maserati nel sito di **Modena ha superato la soglia delle mille unità**, raggiungendo le 1.250 unità (+45,3% vs il 2021). Una crescita consistente determinata da una produzione che si è compiuta per tutto l'anno, diversamente dal 2021 dove il lancio produttivo della Maserati MC20 iniziò nel mese di aprile. La crescita dei volumi ha consentito la saturazione della capacità produttiva del Plant di Modena. Altrettanto importante per consolidare e rafforzare la presenza di Maserati a Modena, è **l'investimento in corso sul nuovo impianto di verniciatura** denominato FuoriSerie, dedicato alla personalizzazione dei modelli del Tridente, che determinerà anche un impatto positivo a livello occupazionale.

Plant di Cassino



La produzione si è attestata a 55.000 unità che riscontra **un incremento rispetto al 2021 del + 25,7%**. Un primo segnale positivo che si è conseguito con il lancio a giugno della produzione della Maserati Grecale, che ha aggiunto 13.600 unità alle produzioni di Giulia e Stelvio. Il dato dei volumi risulta **comunque di poco inferiore al dato pre-pandemia 2019 (-6,4%), dato che verrà ampiamente superato nel corso del 2023**. Siamo ben lontani dalla capacità produttiva raggiunta nel 2017, primo anno in cui Giulietta veniva affiancata dal lancio di Giulia e Stelvio, con la produzione che superava le 135.000 unità e l'occupazione era maggiore di oltre 1.000 unità. L'attuale produzione è rappresentata per il 27% da Alfa Romeo Giulia, il 48% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 25% dalla nuova Maserati Grecale, quest'ultima in continua salita.

Anche nell'ultima parte dell'anno la produzione complessiva è stata condizionata dagli stop produttivi a causa della mancanza di semiconduttori ed altri componenti. Questo non ha consentito l'effettuazione dei recuperi produttivi e ha aggiunto altre giornate di fermo. **Complessivamente**

nell'anno sono saltati complessivamente 55 turni di lavoro coperti in parte con CDS. Nei restanti giorni lavorativi comunque si è marciato a velocità ridotta con circa 150 lavoratori ogni giorno in ammortizzatore sociale. Con la partenza della produzione del nuovo SUV **Maserati Grecale, si è invertita la tendenza negativa degli ultimi quattro anni.** È certamente positivo e fa ben sperare, ma per la FIM-CISL è necessario azzerare l'uso degli ammortizzatori sociali e recuperare occupazione, rafforzando ulteriormente il segmento premium e del lusso. Cassino è uno stabilimento con una capacità produttiva di circa 300.000 auto, quindi se la strategia nel piano industriale "Dare Forward 2030" è quella di quadruplicare i ricavi **nel segmento premium e lusso (Maserati, Alfa Romeo, Ds e Lancia), la Fim-Cisl chiede che nel prossimo incontro del tavolo ministeriale il gruppo comunichi nuove assegnazioni per questo stabilimento.**

Con il Maserati Grecale a Cassino sarà disponibile la piattaforma premium con motorizzazione elettrica già nel 2023, questa è un'opportunità da sviluppare in futuro anche sui due modelli Alfa Romeo presenti nel Plant.

Plant di Melfi



Nell'ultimo semestre del 2022 Melfi è riuscito a recuperare il divario negativo del primo semestre rispetto alle produzioni 2021, producendo circa **150 vetture in più (da 163.646 a 163.793).** **Si è interrotto così il calo produttivo che da tre anni caratterizzava lo stabilimento melfitano, anche se è il Plant di assemblaggio di auto con la perdita maggiore rispetto al 2019,** pari a oltre 84.307 auto (-34%) e con un livello produttivo inferiore del 58% rispetto a quello raggiunto nel 2015, dopo il lancio di Renegade e 500x. Il 20% delle produzioni è rappresentato da 500x, il 32% da Jeep Compass e il 48% da Jeep Renegade.

Su Melfi pesa maggiormente il blocco causato dai semiconduttori essendo uno degli stabilimenti con la maggiore capacità produttiva; **sono circa 297 i turni di fermo produttivo.** Dobbiamo aggiungere che tutto ciò ha determinato continui stop agli attuali 17 turni, con una **discesa di fatto a 15 turni, causando un contraccolpo occupazionale di circa 1.500 lavoratori.** Per evitare ripercussioni negative, si è dovuti intervenire con vari strumenti, trasferte infra-gruppo e incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (nell'ultimo anno ha coinvolto quasi 1.000 lavoratori) e la stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà.

Con l'ultimo accordo, attraverso l'uso di altri ammortizzatori sociali straordinari, abbiamo messo in sicurezza l'occupazione per accompagnare **la transizione dello stabilimento di Melfi verso la produzione dei quattro nuovi modelli multi-**

brand completamente elettrici, sulla piattaforma Bev STLA Medium, confermati nel piano Stellantis a partire dal 2024. Nel prossimo incontro di verifica dell'andamento del piano industriale Stellantis **sarà fondamentale avere maggiori dettagli di tutta la fase di preparazione degli impianti nel 2023, di verifica della tempistica di attuazione delle produzioni al fine di tutelare l'occupazione e ridurre l'impatto degli ammortizzatori sociali.** È indispensabile poi chiarire in sede ministeriale anche le problematiche collegate alla logistica e all'indotto.

Plant di Pomigliano



La produzione nello stabilimento di Pomigliano d'Arco **ha raggiunto le 165.000 unità (+34% rispetto al 2021), diventando il primo Plant di assemblaggio auto in Italia.** Se la raffrontiamo al periodo pre-covid del 2019 rimane un dato negativo pari al -16,9%. **La crescita dei volumi rispetto al 2021 è costituita in gran parte dalla salita produttiva del nuovo SUV Alfa Romeo Tonale con 20.000 unità e ad un incremento dei volumi della Panda da 123.000 a 145.000 (+22.000).** Anche per Pomigliano il risultato produttivo sarebbe stato maggiore se non ci fossero stati i **fermi produttivi per 100 turni (50 giorni) per la mancanza di semiconduttori** e altri componenti. Bisogna poi aggiungere la presenza media ogni giorno di circa 200 lavoratori in Contratto di Solidarietà (CDS).

A seguito dell'aumento degli ordini, la direzione Stellantis ha comunicato che entro la fine di gennaio 2023 si passerà a due turni sulla linea del Tonale/Hornet e a un turno su quella Panda. Per il maggior apporto lavorativo nella fabbricazione del Tonale, si determinerà la cessazione del CDS sulle due dorsali produttive e un incremento occupazionale di circa 260 lavoratori, che verrà coperto con la trasferta di lavoratori dagli altri siti del Gruppo.

Ci preoccupano le difficoltà causate dalla mancanza di semiconduttori e di altri componenti che potrebbero generare altri fermi produttivi nel 2023.

Le aspettative sono positive sia per la crescita produttiva del Tonale che del Dodge Hornet. La stima è che la produzione complessiva delle tre vetture raggiunga le 1.000 unità giornaliere. La conferma di Panda fino al 2026 e la salita produttiva delle due nuove vetture, metterà lo stabilimento nella condizione di una potenziale piena occupazione con l'azzeramento degli ammortizzatori sociali, assorbendo anche i lavoratori del Polo Logistico di Nola dopo quelli già completati di PCMA.

Plant di Sevel-Atessa



Con 206.000 veicoli commerciali leggeri è lo stabilimento con più volumi, ma è anche l'unico **con un risultato negativo rispetto al 2021 (- 22,3%)**. La situazione dei fermi produttivi per i semiconduttori ha condizionato fortemente i risultati nel 2021 e nel 2022. Nel 2021 rispetto alle stime iniziali che vedevano un incremento dei turni, si sono persi circa 40.000 furgoni. **Nel 2022 per il problema dei semiconduttori si sono persi circa 116 turni di lavoro pari a circa 38 giorni lavorativi. Se aggiungiamo i sabati straordinari pianificati ma non fatti superiamo i 140 turni non fatti.** Ad oggi, il problema dei semiconduttori rimane quello più grave, sia per azienda che per i lavoratori per via dell'uso maggiore degli ammortizzatori sociali. Ci sono ordini che si faticano ad evadere nei tempi pianificati.

L'accordo con Toyota completato nel 2022, che si aggiunge all'avvio della produzione nell'ottobre 2021 dei veicoli commerciali di Opel e Vauxall, rappresenta un'ulteriore potenzialità per il futuro di Sevel. Nel Piano Stellantis, la costituzione di un'area specifica del business dei veicoli commerciali rappresenta un chiaro segnale di rafforzamento sia di investimenti che di volumi.

Per la Fim-Cisl lo stabilimento di Sevel deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali, pertanto continueremo a presidiare e verificare con attenzione gli equilibri interni al gruppo rispetto alle diverse produzioni, a protezione di quella italiana.

Per noi è importante che **lo stabilimento di Sevel sia dotato**, come è appena avvenuto per lo stabilimento di Valenciennes-Hordain, **di tutte le motorizzazioni sostenibili e quindi, oltre all'elettrico già in produzione, anche dell'idrogeno**. Questo lo ribadiremo a Stellantis al tavolo ministeriale, dove chiederemo anche al Governo di sviluppare la rete di distribuzione dell'idrogeno, praticamente assente nel nostro Paese.

Riteniamo inoltre necessario che Stellantis avvii con il sindacato, dai primi mesi del 2023, un percorso di stabilizzazione dei lavoratori a tempo indeterminato con una soluzione positiva per i somministrati ancora in forza in azienda e assuma l'impegno a recuperare in via prioritaria i somministrati a cui è stato interrotto il contratto negli ultimi due anni a seguito della mancanza di semiconduttori.

Il piano industriale del Gruppo Stellantis

Sintesi del piano "Dare Forward 2030" presentato il 1° marzo 2022

Il piano "Dare Forward 2030" ha come obiettivo la strategia zero emissioni di carbonio entro il 2038. Con una riduzione del 50% entro il 2030: **il 100% delle vendite in Europa e il 50% negli Stati Uniti, sarà costituito da veicoli elettrici a batteria (BEV), con più di 75 modelli (45 nel 2024), raggiungendo circa 5 milioni di veicoli BEV.** Entro il 2025 l'investimento complessivo per l'elettrificazione sarà di 30 miliardi. Si sta procedendo all'aumento della capacità produttiva delle batterie da 140 GWh a 400 GWh, con 3 fabbriche in Europa (di cui 1 a Termoli) e 2 negli Usa. Dal 2022-2030 globalmente saranno complessivamente 100 i lanci di nuovi modelli, su n. 4 vehicle platforms (small, medium, large, frame) e n. 3 tech platforms. Il peso delle nuove auto dai segmenti dei veicoli premium e di lusso (Maserati, Alfa Romeo, Lancia e Ds) triplicherà entro 2030 (dal 4% al 11%), i ricavi aumenteranno di quattro volte e la redditività di 5 volte. **Sarà rafforzata la leadership nel mercato dei veicoli commerciali**, potenziandola con nuovi lanci e offerte elettriche e ad idrogeno. Gli Investimenti e le spese in R&D saranno pari all'8% dei ricavi.

Il Governo Italiano convochi il tavolo Stellantis per la verifica del piano industriale

Il Piano "Dare Forward 2030" viene adattato in funzione del contesto e dei cambiamenti che possono influenzare le strategie nel settore. **Questo significa che le decisioni vengono prese "step by step". Nella verifica che stiamo sollecitando nel mese di gennaio 2023, dobbiamo ottenere per ogni realtà una prospettiva industriale e occupazionale.** Nei mesi scorsi presso la VM di Cento, abbiamo concluso positivamente con un accordo una difficile vertenza occupazionale determinata dallo stop alle produzioni dei motori diesel. Abbiamo evitato i licenziamenti, costruito soluzioni d'incentivazione volontarie e di uscita anticipata pensionistica, ricollocazioni in altri ambiti lavorativi e soprattutto mantenuto un presidio industriale sui motori industriali e marini, che deve essere rafforzato con altre iniziative industriali. **Per noi l'impegno assunto dal Ceo di Stellantis di "non chiudere gli stabilimenti, ma di trasformarli tecnologicamente", deve**

essere perseguito sempre e deve essere accompagnato da soluzioni concrete. Quando questo avviene, abbiamo dato un giudizio positivo come è avvenuto per le due iniziative industriali nel comprensorio di Mirafiori: il nuovo cambio ibrido dal 2024 e l'altra sull'economia circolare. Siamo e saremo invece indisponibili se si determineranno operazioni volte a penalizzare/ridimensionare ulteriormente il patrimonio industriale e occupazionale di Stellantis in Italia.

L'incontro di verifica sull'attuazione del piano, che avremo a gennaio con il gruppo Stellantis e il Governo Italiano, deve ottenere stati di avanzamento concreti e positivi su tutti gli aspetti necessari a mettere in sicurezza gli stabilimenti, gli enti e l'occupazione: dalle localizzazioni delle future piattaforme e delle nuove produzioni, al ruolo assegnato all'Italia nei vari ambiti a partire dalla ricerca e sviluppo, al rilancio dei vari marchi prodotti in Italia, oltre alla possibilità di produrre vetture di altri marchi del gruppo nel nostro Paese, oltre alla verifica degli investimenti relativamente alla componentistica relativa alle motorizzazioni elettrica e idrogeno, alla digitalizzazione, alla connettività e alla guida autonoma. Dovremo inoltre approfondire gli **aspetti di dettaglio sull'investimento relativo alla gigafactory di Termoli** a partire dalle implicazioni di carattere industriale, occupazionale e professionale.

Come sarà indispensabile porre al centro del confronto le scelte industriali per **la transizione degli stabilimenti collegati alle motorizzazioni** e più esposti alla transizione verso l'elettrico, come quelli che producono motori, cambi e basamenti (**ad esempio Teksid**).

Infine, è importante che **il futuro Governo verifichi e ottenga garanzie precise con Stellantis circa le strategie del gruppo verso le aziende dell'indotto del nostro Paese.**

Il Tavolo del settore automotive: il Ministro Urso rispetti l'impegno di convocare il sindacato.

Al Tavolo convocato dal Ministro Urso il 5 dicembre le organizzazioni sindacali non sono state invitate a partecipare. Alle nostre critiche il Ministro ha risposto che convocherà in tempi brevi anche le organizzazioni sindacali per il Tavolo del settore. Non bisogna perdere tempo, la situazione di criticità e di forte trasformazione che sta attraversando il settore automotive nel suo complesso e le ripercussioni negative che gravano sull'indotto, emergono in tutta la loro drammaticità dalle numerose situazioni di crisi. La

carenza di semiconduttori e la conseguente dissaturazione degli impianti, **le problematiche relative ai costi collegati all'energia e alle materie prime, aggiungono ulteriori difficoltà alle aziende del settore. Mancano interventi specifici per rafforzare gli ammortizzatori sociali, la formazione professionale, necessari per governare la transizione e il cambiamento delle competenze professionali dei lavoratori** verso l'elettrico, l'idrogeno, la digitalizzazione, la connettività e la guida autonoma.

Il Fondo specifico del settore sta solo finanziando gli incentivi alla domanda (acquisto di auto sostenibili) indispensabili per incentivare l'acquisto di veicoli con un costo superiore del 50%, (650 milioni per tre anni a partire dal 2022), ma **come FIM l'abbiamo ribadito più volte, che non devono sottrarre risorse per la reindustrializzazione**, indispensabile per evitare l'impatto negativo **di oltre 75.000 lavoratori nel comparto auto a seguito del cambio delle motorizzazioni.** Il Fondo stanziato era di circa 8 miliardi in 8 anni, utilizzato per poco più di 1 miliardo solo per incentivare l'acquisto delle auto.

Le risorse devono essere utilizzate per favorire la reindustrializzazione e compensare con nuove attività le perdite occupazionali causate dal cambio delle motorizzazioni. Bisogna accorciare la catena di fornitura, portando nel nostro Paese le produzioni di tutta la componentistica che rappresenterà l'auto del futuro: dai semiconduttori, dalle batterie, ai componenti necessari per la motorizzazione elettrica, per la guida autonoma, per la digitalizzazione e la connettività. **Il Governo deve essere consapevole che senza un piano per la transizione industriale attivabile immediatamente, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza.**





STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi dal 2016 al 2022

Stabilimento	Dip.	Numero vetture prodotte								
		31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	22 VS 21	22 VS 19
Polo Produttivo Torinese	3.615	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	22,6%	395,6%
Maserati Modena	1.350	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	45,3%	24,0%
Cassino	3.070	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	25,7%	-6,4%
Pomigliano	4.250	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	34,1%	-16,9%
Melfi	6.200	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	0,1%	-34,0%
Tot. Auto	18.485	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753	17,4%	-8,7%
Sevel - Veicoli Commerciali	5.400	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	-22,3%	-29,7%
Totale	23.885	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	1,8%	-16,3%

*+250 Somministrati

Stop produttivi a seguito mancanza semiconduttori dal 1° gennaio al 31 dicembre '22: 608 turni lavorativi per circa 274 giorni, la perdita stimata è di circa 200.000 vetture.

ISCRIVITI ALLA FIM-CISL

IL SINDACATO SEMPRE DALLA TUA PARTE

Rivolgiti ai nostri Delegati in Azienda

