

Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario Generale Fim Cisl Ferdinando Uliano

**FIM-CISL: Stellantis produzione 1° Trimestre 2024 a 170.415 veicoli (- 9,8 %),
in forte calo rispetto al 2023.**

**Tutti gli stabilimenti dimezzano le produzioni tranne Pomigliano e Atessa Lvc.
Si allontana l'obiettivo di 1 milione di veicoli**

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy 1° trimestre 2024**

I dati della produzione nei primi tre mesi del 2024, dopo due anni di crescita segnano un'inversione di tendenza rispetto al trimestre dell'anno precedente. Si riscontra infatti un **dato negativo -9,8%** rispetto al 2023. Nello specifico nel 1° trimestre del 2024 sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali, 170.415 unità contro le 188.910 del 2023. La produzione di autovetture segna un -23,8%, pari a 105.255, mentre quello relativo ai veicoli commerciali segna una crescita del 28,5%, in termini di volumi pari a circa 14.460 veicoli commerciali in più.

Negli stabilimenti di produzione delle auto abbiamo riscontrato una situazione particolarmente negativa. Fatta eccezione per lo stabilimento di Pomigliano d'Arco che rappresenta più della metà della produzione totale e dove riscontriamo una crescita del +26% rispetto al 1° trimestre 2023, gli altri quattro stabilimenti dimezzano la produzione auto con flessioni molto significative.

Sicuramente condizionata anche dal ritardo degli incentivi per le auto ecologiche. Il Polo produttivo di Mirafiori perde la spinta della 500 elettrica che aveva caratterizzato la salita produttiva degli ultimi tre anni, compensando il continuo calo delle Maserati. Gli stabilimenti di Melfi e Cassino subiscono l'attesa verso la transizione alle future produzioni sulle due nuove piattaforme Stla Medium e Stla Large previste a partire rispettivamente dalla fine 2024 e dalla prima metà 2025.

I veicoli commerciali di Atessa dopo due anni di flessione negativa, ritornano a dare un contributo positivo ed importante ai volumi complessivi. Se l'andamento riscontrato nel 1° trimestre 2024 viene confermato nei prossimi mesi e gli incentivi non invertono la tendenza, la produzione complessiva, con i veicoli commerciali, si attesterà poco sopra le 630 mila unità al di sotto delle 751 mila del 2023.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali

- **Plant Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nel 1° trimestre 2024 sono pari a 12.680 unità rispetto alle 25.900 rilevate nel **2023 (-51%)**. Il 90 % dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 11.360, sono rappresentati da 500 bev, il restante è rappresentato dalle produzioni Maserati con 1.320 unità. Quest'ultime ben lontane dalle 10.000 unità prodotte negli anni di punta delle produzioni Maserati.

La situazione è in continuo peggioramento. Una flessione di mercato, determinatasi già dall'ultimo trimestre 2023, ha impattato negativamente sulle produzioni della 500 bev dimezzando le produzioni rispetto alle 23.700 unità del 1° trimestre del 2023. Questo ha portato alla decisione di organizzare la linea di produzione su un turno e alla richiesta di Cigo e Cds che hanno determinato una chiusura collettiva di 19 giorni per 1050 lavoratori e dal 19 febbraio mediamente ogni giorno ci sono circa il 35% dei lavoratori che utilizzano l'ammortizzatore sociale.

La situazione ci preoccupa nonostante le comunicazioni aziendali che riconducono il tutto ai ritardi del nostro Paese sugli incentivi all'acquisto delle auto sostenibili e alla mancanza delle infrastrutture di ricarica. Gli eco-incentivi sembrano in dirittura finale ed è prossima la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM, potrebbero determinare dal 2° trimestre una ripresa della vendita e della produzione di 500e. Secondo la direzione Stellantis, potrebbero impattare positivamente con la vendita di ulteriori 20.000 unità sul mercato italiano. Da gennaio 2024 la 500 bev è presente sul mercato Nord-Americano, ma a tutt'oggi non si riscontrano impatti positivi sui volumi.

Sulla **linea Maserati** la situazione della produzione è molto più critica. Sul fronte produttivo si sono raggiunte le 1.320 unità con i 5 modelli (GT, GC, Levante, Ghibli e QP), **-40% rispetto al 2023**. Nel 1° trimestre del 2017 le produzioni Maserati erano oltre le 15.000 unità. Sulla Linea Maserati la situazione nel primo trimestre ci sono stati 19 giorni di fermo produttivo che hanno coinvolto circa 980 lavoratori e dal 3 di aprile fino al 31 dicembre 2024 saranno coinvolti nel Contratto di Solidarietà circa 968 lavoratori in base agli ordinativi da evadere.

Dal 2° trimestre verranno prodotte solo le Maserati GT e GC, che non riusciranno a compensare, nemmeno nelle versioni Folgore full-electric il fermo produttivo di Ghibli, Quattroporte e Levante. Riteniamo negativo lo spostamento del lancio produttivo del nuovo modello Quattroporte nella sua versione full-electric dal 2025 al 2028. Anche l'annuncio della produzione del nuovo SUV Levante Folgore sulla piattaforma Large E-UV Bev nel 2027 ci preoccupa per i tempi troppo lunghi e per il suo possibile spostamento da Mirafiori.

Riteniamo sia necessario accelerare e anticipare i tempi della messa in produzione della nuova berlina Quattroporte e pensiamo sia indispensabile comprendere per il futuro la strategia di Stellantis a Mirafiori sia sui modelli che sui volumi delle produzioni Maserati, visto che l'obiettivo nel piano "Dare Forward 2030" era di incrementare tre volte il peso delle nuove auto nei segmenti dei veicoli premium e di lusso e noi pensiamo che lo si debba fare con un ruolo primario di Mirafiori. Data la situazione, riteniamo indispensabile che oltre alla 500e e ai modelli Maserati, venga assegnato un altro modello con potenzialità di volumi importanti e non di nicchia, al fine di garantire la missione produttiva di Mirafiori come stabilimento di assemblaggio auto. Il giorno 12 aprile a Torino ci mobilitiamo con una giornata di sciopero e manifestazione, per mettere al centro la situazione molto preoccupante che si sta determinando nel settore dell'automotive nel territorio torinese.

- **Plant Maserati Modena**

La produzione nel plant di Modena, contrariamente alle previsioni aziendali, ha subito nel primo trimestre del 2024 una flessione negativa significativa, nello specifico si sono prodotte 105 contro le 330 del 2023. Si interrompe così la crescita positiva riscontrata negli ultimi 3 anni.

Se nell'ultima parte dell'anno il ricorso alla Cig era molto marginale, nei primi tre mesi dell'anno è stata più pesante coinvolgendo circa 130 lavoratori per 28 giorni. È stato confermato che nel 3° quadrimestre del 2024 verrà completato l'investimento "l'Atelier del Programma di Personalizzazione Fuoriserie", destinato alla creazione di modelli Maserati su misura.

All'inizio del 2025 è prevista l'implementazione anche su MC20 e MC20 Cielo della piattaforma full-electric Folgore, fino ad allora non pensiamo possano esserci cambiamenti significativi sui volumi.

Nei due siti di Modena, oltre ai circa 260 diretti di produzione, sono impiegati circa 753 ingegneri impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo, di cui 130 del Maserati Engineering team e i restanti al servizio di tutte le altre realtà Stellantis. Nel nuovo assetto dei Centri di R&D, sarà fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione, abbia una sua continuità e sviluppo e non subisca ridimensionamenti.

- **Plant di Cassino**

La produzione nel 1° trimestre è di 8.540 unità, che rappresentano una flessione negativa del **-40,7% rispetto al 2023**. Un dato trimestrale così negativo non è mai stato raggiunto nella storia dello stabilimento di Cassino. Da gennaio lo stabilimento è organizzato su un solo turno, mentre per gran parte dello scorso anno la produzione aveva la doppia turnazione.

L'attuale produzione è rappresentata per il 21% da Alfa Romeo Giulia, il 52% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 28% dalla nuova Maserati Grecale, quest'ultima viene prodotta anche nella versione full electric. Le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono enormi, basti pensare che nel 2017 la produzione nel 1° trimestre è stata di 153.263 imparagonabile all'attuale, con un'occupazione di oltre 4.500 unità.

L'assegnazione allo stabilimento della futura piattaforma Stla large bev è positiva, apre a nuove prospettive per lo stabilimento, ma è necessario accelerare sui tempi dei lanci produttivi dei nuovi modelli per invertire un dato produttivo e occupazionale profondamente negativo. I nuovi modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia, che abbiamo visto nel mese di dicembre 2023 nel centro Stile di Mirafiori, sviluppati sulla nuova piattaforma Stla Large, l'azienda ha comunicato che verranno prodotti nel corso del 2025. Noi pensiamo che si debbano anticipare quanto prima e assegnare altri modelli e marchi sulla medesima piattaforma da affiancare le produzioni di Maserati Grecale e delle due nuove Alfa Romeo.

La situazione produttiva ha avuto un impatto negativo sull'occupazione, attualmente in forza sono 2763. Dall'inizio dell'anno sono state circa 7 le fermate collettive gestite i CDS, mentre nelle restanti giornate il CDS coinvolge mediamente 500 lavoratori al giorno. I lavoratori in trasferta temporanea nei siti Stellantis sono circa 350.

- **Plant di Pomigliano**

Lo stabilimento di Pomigliano ha chiuso il 2023 con un aumento del +30,3% rispetto il 2022. Nei primi tre mesi del 2024 riscontra un ulteriore crescita del **+26% rispetto al 1° trimestre 2023**. E' l'unico stabilimento di assemblaggio auto che cresce in termini di volume, contribuendo a ridimensionare il dato negativo rilevato nella produzione di auto.

La crescita dei volumi rispetto al 2023 è costituita dalla salita produttiva della Panda che raggiunge nel 1°trimestre del 2024 le 44.000 unità rispetto alle 30.300 del 2023 (+45%), compensando anche la flessione sulle produzioni del SUV Alfa Romeo Tonale e del SUV Dodge Hornet, passate dalle 16.400 del 2023 alle 14.830 unità (-9,5%). La flessione dei volumi su Tonale e Hornet si è determinata, secondo quanto comunicato dall'azienda, da un calo sul mercato mondiale per la situazione geo-politica internazionale, che ha portato nelle ultime settimane di marzo la produzione su un unico turno e a 5 giorni di Cigo. Sarà indispensabile nei prossimi mesi monitorare questa situazione, anche perché sta avendo ripercussioni negative su indotto.

La produzione della Panda continua su 12 turni settimanali con una crescita anche della produzione giornaliera, che con la nuova serie speciale "Pandina" cresce del 20% per rispondere alle richieste in Italia e Europa. A partire dal 1° gennaio 2024 è terminato l'utilizzo giornaliero della Cigo per lo stabilimento campano. un risultato ancor significativo se si considera che nel perimetro di Pomigliano d'Arco sono stati inseriti negli ultimi mesi anche i lavoratori della ex PCMA e del polo logistico di Nola, oltre alla presenza di circa 600 lavoratori, provenienti con trasferte temporanee dagli altri siti del Gruppo, in particolare da Melfi, Pratola Serra e Cassino.

La recente conferma della produzione della Fiat Panda almeno fino al 2027 e comunque, fino a quando la legislazione sulle produzioni endotermiche lo consentiranno, garantiscono per i prossimi anni i livelli produttivi sulla linea di produzione della Panda. Dopo nostre sollecitazioni, il Gruppo ha inoltre ribadito,

che la produzione della “Panda continuerà per tutto il suo ciclo di vita fino all’arrivo del nuovo ciclo di modelli”. Sono impegni importanti che Stellantis dovrà poi assumere con garanzie precise anche in sede ministeriale nell’accordo di sviluppo del settore auto. Nei prossimi mesi sarà importante verificare l’andamento e la tenuta delle produzioni del Tonale e del Dodge Hornet

- **Plant di Melfi**

Delle 25.100 auto prodotte, il 51% è rappresentato da 500x, il 26% da Jeep Renegade e il 23% da Jeep Compass. Il dato produttivo sul primo trimestre rispetto all’anno precedente è fortemente negativo - 50,7%. In termini di volumi è lo stabilimento che perde la maggiore quantità di auto, con 25.770 unità in meno rispetto al 1° trimestre 2023. Se lo rapportiamo al periodo pre-covid, il 1° trimestre 2019 la perdita è ancora più pesante **-41.819 auto (-62%)**.

Nel primo trimestre gli stop produttivi collettivi sono stati complessivamente 28 giorni gestiti con il CDS. Negli altri giorni l’utilizzo del CDS è stato del 23% pari ad una media di 1282 lavoratori ogni giorno.

Il venir meno di circa 1/3 della produzione rispetto al 2019 ha comportato delle ripercussioni negative in termini occupazionali, che si sono affrontate con vari strumenti alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all’uscita su base esclusivamente volontaria (nell’ultimo anno periodo ha coinvolto quasi 1.600 lavoratori portando l’occupazione a 5.570) e le trasferte infra-gruppo, attualmente sono circa 710 persone. Da metà maggio 2023 la turnazione nello stabilimento si è ridotta passando da 17 a 15 turni.

La situazione di Melfi è comunque difficile e complessa soprattutto nella fase di transizione verso i cinque nuovi modelli multibrand completamente elettrici, sulla piattaforma Bev STLA Medium, che certamente rappresentano una risposta positiva in termini di prospettiva futura per lo stabilimento lucano, ma che in questa fase di preparazione ha comportato la stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà con scadenza 4 agosto 2024.

Nell’ultimo incontro al MIMIT la direzione Stellantis ha confermato che sono 5 i modelli full electric e ha comunicato il cronoprogramma per l’avvio delle nuove produzioni e l’intreccio con le attuali produzioni. Nello specifico nell’ultimo quadrimestre del 2024 partirà la salita produttiva della prima delle due vetture full electric a marchio DS, seguiranno entro il 2026 gli altri lanci produttivi dei modelli Jeep e Lancia. La produzione stimata a regime dei 5 modelli sarà di circa 260 mila vetture anno, che secondo la direzione aziendale dovrebbe saturare l’impianto.

Ci è stato comunicato il cronoprogramma di uscita delle attuali produzioni che prevede la prima ad uscire nella prima metà del 2025 sarà la 500X, a seguire la Jeep Renegade a fine 2026.

Per l’indotto stiamo agendo a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per avere tutte le garanzie legate per evitare impatti negativi a livello occupazionale. Attualmente nell’indotto sono occupati circa 3.000 lavoratori. Gli incontri svolti in sede ministeriale per noi devono rappresentare l’ambito dove ottenere quegli elementi di garanzia che oggi non abbiamo e non abbiamo ricevuto a tutt’oggi da Stellantis. E’ necessario che il gruppo sia impegnato a dare priorità nelle forniture alle aziende del comprensorio, ma nello stesso tempo, bisogna sostenere le aziende fornitrici nel processo di ammodernamento e di transizione verso le nuove produzioni. Inoltre è indispensabile agire sull’accordo di programma e sulle strumentazioni a disposizione nelle aree di crisi complessa per attrarre altri nuovi investimenti e per tutelare i lavoratori dell’area di Melfi.

- **Plant di Atessa**

La produzione nei veicoli commerciali nel 1° trimestre del 2024 raggiunge la quota di 65.160 unità, con un **risultato positivo rispetto al 2023 del + 28,5%**. Lo stabilimento sta lavorando con 15 turni e contrariamente al 2023 non ha subito fermi produttivi per mancanza di materiale. La previsione annuali

sono di produrre 255 mila veicoli commerciali con un incremento del 11% rispetto alle 230 mila prodotte nel 2023.

Nello stabilimento di Atesa (CH) leader nei veicoli commerciali leggeri, si producono oltre ai veicoli commerciali di Fiat e Psa, anche di Opel e Vauxall e dal 2024 quelli di Toyota. Nello stabilimento sono in produzione anche le versioni full-electric e le previsioni sono di produrne circa 5.000/7.000.

La costituzione in Stellantis di un'area specifica del business dei veicoli commerciali, rappresenta un chiaro segnale di rafforzamento sia in termini di investimenti che di volumi in particolare per il plant di Atesa. E' attualmente in corso l'investimento di potenziamento della nuova verniciatura che, non utilizzando più i solventi ha un minore impatto ambientale.

Nello scorso mese di settembre sono stati stabilizzati, con contratti Stellantis a tempo indeterminato, 40 dei 180 lavoratori in staff leasing. La nostra posizione rimane quella di cercare di ottenere in futuro altre stabilizzazioni per non perdere quelle professionalità su cui si è investito, in particolare in costanza di una crescita produttiva che ha continuità.

Lo stabilimento abruzzese deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali anche nel gruppo Stellantis, pertanto a protezione della produzione italiana, continueremo a presidiare e verificare con attenzione gli equilibri produttivi interni al Gruppo. Per questo motivo abbiamo chiesto nell'ultimo incontro in sede Ministeriale, di predisporre anche per lo stabilimento di Atesa alla produzione di veicoli commerciali con la propulsione a celle a combustibile a idrogeno e ad incentivare ulteriormente la camperistica.

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, comprendendo anche un aumento della capacità produttiva delle batterie da 140 GWh a 400 GWh, con tre fabbriche in Europa (di cui una a Termoli) e due 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. Gli Investimenti e le spese in R&D saranno pari all'8% dei ricavi.

- **Incontri di verifica del piano industriale del Gruppo Stellantis**

Il Piano "Dare Forward 2030" viene adattato in funzione del contesto e dei cambiamenti che possono influenzare le strategie nel settore. Questo significa che il piano deve essere costantemente verificato, attraverso un confronto continuo tra sindacato e azienda, anche presso incontri istituzionali. Periodicamente vengono effettuati gli incontri presso il MIMIT, oltre ad una serie di incontri di verifica a livello locale e nazionale.

Il nostro obiettivo è che per ogni realtà è necessario garantire una prospettiva industriale e occupazionale, assumendo l'obiettivo di non chiudere gli stabilimenti ma di trasformarli tecnologicamente, con soluzioni concrete e positive dentro una transizione ecologica e digitale che sta

investendo il settore automotive, di seguito gli aspetti più rilevanti emersi negli ultimi incontri con il Gruppo Stellantis e con le istituzioni.

- **Torino Manufacturing District:** polo produttivo di veicoli e componenti, dove l'azienda ha confermato la sua valenza come centro di progettazione per l'elettrificazione e la sostenibilità, cuore progettuale dei marchi iconici italiani.
 - **Maserati GT e GC**, lancio delle produzioni nel corso del 2023. Dall'inizio del 2024 sono iniziate le produzioni anche nelle versioni elettriche.
 - Il lancio della **futura Maserati berlina luxury E a Mirafiori è stata spostata** dal 2025 al 2028 e **il lancio del nuovo large E-UV BEV nel 2027**, ma Stellantis non ha comunicato in quale stabilimento verrà assegnato.
 - **La Fiat 500e** costruita a Mirafiori da inizio 2024 viene esportata negli Stati Uniti;
 - **La Joint venture con Punch Powertrain, denominata e-Transmissions**, operativa a febbraio 2024, ospiterà a Torino uno stabilimento avanzato per la produzione e la fornitura di innovative trasmissioni elettrificate per la nuova generazione di modelli ibridi e PHEV. Avrà una capacità installata di 600.000 trasmissioni elettrificate all'anno per supportare le esigenze complessive di Stellantis. Attualmente vi lavorano già quasi 100 persone (con potenziale organico a regime di 500 dipendenti). Attualmente sono in corso le attività di assemblaggio e collaudo degli impianti di produzione;
 - Il primo **Circular Economy Hub** (CE-Hub per economia circolare), che mira ad allungare la vita di componenti e veicoli, garantendone una maggiore durata. **Inaugurato il 23 novembre 2023** impiega circa 200 lavoratori, a regime nel 2025 arriverà intorno alle 500 unità;
 - Il **Battery Technology Center** è stato inaugurato nel mese di settembre 2023, dove verranno effettuati i test prestazionali e la validazione dei componenti delle batterie per i veicoli elettrici di Stellantis durante le fasi di sviluppo e produzione;
 - Per gli Enti Centrali hanno ribadito l'impegno a sviluppare le competenze su **ricerca e innovazione**, collegate in particolare e non solo alle produzioni negli stabilimenti Italiani, aumentando la collaborazione con Politecnico. Le funzioni di ricerca e sviluppo occupano in Italia 4.500 lavoratori (3.700 impiegati e 500 operai) così ripartiti: Torino 3000, Modena 600, Pomigliano 500 e i restanti nei centri più piccoli di Balocco, Trento, Bari e Melfi.
 - Investimento sul **Green Campus Mirafiori** che verrà completata nel dicembre 2025 accoglierà 10.000 dipendenti, tra ingegneri, tecnici e impiegati degli Enti Centrali, nello stesso tempo abbiamo ribadito la necessità di rafforzare e investire di più sugli aspetti relativi alla ricerca e sviluppo, in modo che Torino sia sempre di più uno dei quattro centri d'innovazione, nell'ambito della mobilità, più importanti del gruppo Stellantis.
- **Comau**
 - Nell'incontro del 30 ottobre 2023 la direzione aziendale ha **confermato lo spin-off** già annunciato da tempo, senza comunicare alcun dettaglio in termini di tempi e modalità. Rimangono quindi non pochi elementi di incertezza. Abbiamo espresso la nostra preoccupazione che questa importante realtà del settore della robotica, dell'automazione industriale e della e-mobility, che occupa circa 700 dipendenti in Italia e oltre 3.500 nel mondo, possa essere ceduta a società terze con l'evidente rischio di impoverire ulteriormente il patrimonio di ricerca e sviluppo nel nostro Paese in ambito così tecnologicamente avanzato.
Abbiamo ribadito la richiesta di essere puntualmente aggiornati e coinvolti su eventuali sviluppi della situazione. Nel frattempo a livello governativo abbiamo chiesto al governo di considerare

anche la possibilità di attivazione della golden power, per attivare poi tutti gli elementi di garanzia a tutela del patrimonio industriale ed occupazionale.

- **Teksid**

- Sono circa 1.000 i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola. Le produzioni sono tutte dedicate alla componentistica, testa cilindro e basamento, relativa ai motori endotermici e quindi destinata ad un ridimensionamento all'avvicinarsi del 2030. Nell'ultimo incontro l'azienda ha ribadito che rimane il Polo di eccellenza dell'alluminio del Gruppo con l'obiettivo di compensare le produzioni in fase di riduzione, con nuove produzioni di componentistica più leggera richiesta dalle trasformazioni in corso nelle autovetture elettriche. Per questo motivo ritiene che non ci siano delle problematiche nel breve termine, infatti sono state messe in produzione le scatole per batterie e prossimamente il progetto di costruire le scatole metalliche per contenere i sistemi hardware e le coppe dell'olio. Per noi è indispensabile un monitoraggio continuo e di verifica rispetto ai reali impatti occupazionali e soprattutto per avere risposte certe rispetto alle prospettive future.

- **Verrone**

- Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atessa e a Clivice (Polonia)

- **Modena**

- Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20, con elettrificazione prevista nel 2025. Nel 3° quadrimestre del 2024 verrà compiuto un investimento sul progetto denominato "Fuoriserie", nuovo reparto di verniciatura, per la personalizzazione di tutte le vetture Maserati.

- **Cassino**

- E' partita la produzione della piattaforma elettrica Folgore su Maserati Grecale. Con l'assegnazione della piattaforma Stla Large diventerà lo stabilimento leader per produrre la prossima generazione di veicoli di marchi premium e di lusso come Alfa Romeo e Maserati. Abbiamo visionato al Centro Stile le future Alfa Romeo Stelvio e Giulia sviluppate sulla nuova piattaforma dove verranno prodotte dal 2025 anche nelle versioni elettriche.

- **Pomigliano d'Arco**

- Sono in produzione dal 2° semestre 2022 l'Alfa Romeo Tonale e Hornet Dodge. E' stato esteso il ciclo di vita della Panda, almeno fino al 2027 e comunque, fino a quando la legislazione sulle produzioni endotermiche lo consentiranno, subentreranno poi un nuovo ciclo di modelli.

- **Melfi:**

- A partire dall'ultimo trimestre del 2024 al 2026 verranno lanciati i 5 nuovi modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium, la linea delle batterie e rinnovamento delle motorizzazioni ibride e plug-in dei modelli attualmente in produzione.

- **Atessa**

- L'85% della produzione di Atessa viene esportata. Lo stabilimento di Atessa è uno dei principali punti di produzione a livello mondiale di nuovi veicoli commerciali elettrificati per i marchi Citroën, FIAT Professional, Opel, Peugeot, Vauxhall e Toyota nell'ambito dell'offensiva strategica Pro-One per la divisione veicoli commerciali di Stellantis.

- **Cento di Ferrara**

- Ribadito l'impegno preso negli accordi sindacali su BU motori marini e industriali, per queste produzioni, lo stabilimento ha raggiunto la completa autonomia funzionale. E' necessario continuare a rafforzare il piano di reindustrializzazione dell'area oltre a verificare le necessarie garanzie per il futuro qualora si prospettassero ipotesi di cessione, sempre più probabili anche se non confermate ufficialmente.

- **Termoli**

- Confermata la partenza della terza gigafactory europea e la relativa partenza produttiva nel 2026. Attualmente **Automotive Cells Company (ACC)**, la joint di Stellantis, Saft/Total Energy e Mercedes-Benz, occupa poco più di 20 dipendenti. Sono in corso le trattative a livello ministeriale dove si è insediato un tavolo specifico con MIMIT, Ministero del Lavoro, ACC, Stellantis, Istituzioni locali e le organizzazioni sindacali per costruire le condizioni necessarie a fornire tutte le garanzie nella fase di transizione, sul piano industriale e occupazionale, della copertura degli ammortizzatori sociali, della formazione professionale nonché di tutti gli aspetti relativi alla tutela contrattuale, sia normativa che economica.

- **Pratola Serra**

- Dalla fine 2024 sarà unico stabilimento a fornire le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 7 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo.

Nei vari incontri avuti con azienda ed Istituzioni, sia nazionali che locali, abbiamo chiesto che oltre alle richieste specifiche sulle allocazioni di nuove produzioni negli stabilimenti e i volumi delle future produzioni, sia necessario avere garanzie sulle funzioni di ricerca e sviluppo assegnate al nostro Paese e sulle forniture relative all'indotto e alla componentistica degli stabilimenti Italiani.

Il tavolo permanente per lo Sviluppo Automotive presso il MIMIT, l'obiettivo è definire tutti gli impegni necessari per garantire volumi, occupazione e prospettive

Dobbiamo riconoscere che superate le difficoltà iniziali il tavolo dell'auto è partito in maniera costruttiva e concreta. Ora è indispensabile che questo tavolo di sistema, raggiunga l'obiettivo di costruire un accordo di sviluppo con **Stellantis** e tutti gli attori del settore automotive italiano per l'aumento dei livelli produttivi negli stabilimenti italiani, il consolidamento dei centri di ingegneria e ricerca, maggiori investimenti sui modelli innovativi, la riqualificazione delle competenze dei lavoratori e il sostegno alla riconversione della filiera della componentistica. A tal fine sono i **cinque gruppi di lavoro:** sul **Mercato** (incentivi, future evoluzioni); sulla **Competitività** (efficientamento, energia, ecc.); sulla **Componentistica**; su **Lavoro** e competenze; infine, su **R&S** e centri di ingegneria. I gruppi di lavoro hanno analizzato la situazione e predisposto delle proposte comuni propedeutiche alla definizione di quello che sarà l'accordo che impegnerà le istituzioni e i vari enti, a partire dal MIMIT e il Ministero del Lavoro, Stellantis, le Regioni, Anfia e le organizzazioni sindacali FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL, FISMIC e UGLM.

Nei vari incontri abbiamo sottolineato l'importanza di aver attivato un tavolo di settore con il coinvolgimento di tutti gli attori della filiera dell'auto. Per affrontare le transizioni in atto nell'automotive è importante indirizzare le risorse disponibili in maniera precisa con investimenti. Certo siamo tutti d'accordo sugli obiettivi di aumento della produzione, ma dobbiamo stabilire i tempi di realizzazione, sapendo che il milione di veicoli (auto + veicoli commerciali), significa aumentare le attuali produzioni di oltre un terzo.

La discussione che stiamo facendo negli ultimi giorni analizzando la situazione e le prospettive di ciascun sito produttivo ed ente, deve trovare risposte positive e concrete che oggi non abbiamo ancora avuto.

Oggi il Gruppo è una multinazionale che produce nel nostro Paese i marchi italiani, ma anche marchi esteri del Gruppo come Jeep, Dodge e in futuro anche DS. Se su alcuni stabilimenti abbiamo delle missioni produttive certe come quelle di Melfi, su altri siti c'è la necessità di definire nuovi modelli e i tempi di partenza. Servono impegni precisi sulla saturazione degli stabilimenti, sui modelli dei vari

marchi del Gruppo che in futuro, dovranno essere prodotti e su come aumenteranno volumi e investimenti in R&S, l'impegno sulla rete dell'indotto.

Per quanto riguarda i 6 miliardi rimasti (rispetto agli 8 mld che costituivano il fondo dell'auto), devono essere usati non solo per gli incentivi all'acquisto, ma per investire sull'offerta, cioè sull'industria e sulla filiera della componentistica, che altrimenti rischierebbe un forte ridimensionamento.

E' necessario creare concretamente le condizioni di sviluppo e di crescita dei volumi produttivi e occupazionali, per gli stabilimenti Stellantis in Italia e per il settore della componentistica. Bisogna utilizzare le risorse per la reindustrializzazione, indispensabili per evitare l'impatto negativo di oltre 75.000 lavoratori nel comparto auto a seguito del cambio delle motorizzazioni. Abbiamo denunciato anche negli ultimi incontri le tante **situazioni di crisi nel settore auto che si stanno determinando pesantemente: Marelli di Crevalcore, Bosch di Bari, Denso di San Salvo, Lear, Te Connectivity, le aziende che producono sistemi di scarico.**

L'accordo di sviluppo del settore dell'auto dovrà porsi l'obiettivo di accorciare la catena di fornitura, portando in Italia 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. **Senza un piano preciso e condiviso per la transizione industriale attivabile immediatamente, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza.**

Ufficio Stampa FIM-CISL Nazionale

Roma, 5 aprile 2024

[In allegato: dati produttivi Stellantis Italia](#)

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi 1° trimestre nei periodi 2019-2024

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nel 1° trimestre anni 2019-2024							24 VS 23
		31/03/19	31/03/20	31/03/21	31/03/22	31/03/23	31/03/24		
Polo Produttivo Torinese	2.861	2.716	2.325	18.311	21.870	25.900	12.680	-51,0%	
Maserati Modena	1.013	360	-	100	310	330	105	-68,2%	
Cassino	2.763	11.705	12.839	10.566	13.745	14.410	8.540	-40,7%	
Pomigliano	4.226	54.610	36.217	33.980	38.050	46.700	58.830	26,0%	
Melfi	5.570	66.919	49.488	63.805	49.509	50.870	25.100	-50,7%	
Tot FCA Auto	16.433	136.310	100.869	126.762	123.484	138.210	105.255	-23,8%	
Atessa - Veicoli commerciali	4.947	71.323	58.219	81.480	56.690	50.700	65.160	28,5%	
Totale	21.380	207.633	159.088	208.242	180.174	188.910	170.415	-9,8%	

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annui dal 2017 al 2023.

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero veicoli prodotti							23 VS 22
		31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	31/12/23	
Polo Produttivo Torinese	3.221	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	85.940	-9,3%
Maserati Modena	1.097	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	1.244	-0,5%
Cassino	2.993	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	48.800	-11,3%
Pomigliano	4.150	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	215.000	30,3%
Melfi	5.600	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	170.120	3,9%
Tot. Auto	17.061	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753	521.104	8,6%
Atessa - Veicoli commerciali	5.020	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	230.280	11,8%
Totale Auto+V.Commerciali	22.081	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	751.384	9,6%