

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Primo semestre 2024

luglio 2024



www.fim-cisl.it

ISCRIVITI



FIM-CISL: Stellantis produzione 1° semestre 2024 a 303.510 veicoli (- 25,2 %), in forte calo rispetto al 2023. In rosso tutti gli stabilimenti, tranne Pomigliano e Atessa Lvc, dove comunque rallenta la crescita. Si prospetta una produzione a fine anno poco sopra i 500 mila veicoli. Il Governo rispetti l'impegno di convocarci entro luglio a Palazzo Chigi per definire impegni e garanzie per il rilancio di un settore in difficoltà.

Situazione produzione STELLANTIS Italy 1° semestre 2024



I dati della produzione nei primi sei mesi del 2024, dopo tre anni di crescita segnano un'inversione di tendenza negativa rispetto al semestre dell'anno precedente, con una quantità tra autovetture e furgoni commerciali di 303.510 unità contro le 405.870 del 2023. La produzione di autovetture segna un **-35,9%, pari a 186.510**, mentre quello relativo ai veicoli commerciali evidenzia una crescita del 2% raggiungendo una quota di 117.000 unità.

Negli stabilimenti di produzione delle auto abbiamo riscontrato una situazione particolarmente negativa e una tendenza al peggioramento rispetto alla flessione del -23,8% già riscontrata nel primo trimestre. Fatta eccezione per lo stabilimento di Pomigliano d'Arco che rappresenta più della metà della produzione totale, dove riscontriamo una crescita del +3,5% rispetto al 1° semestre 2023, che comunque subisce un forte rallentamento negli ultimi tre mesi. Negli altri quattro stabilimenti la produzione di auto ha subito flessioni molto significative con valori che vanno dal **-57,6% al -63%, rispettivamente Melfi e Mirafiori** (Polo produttivo di Torino). Un dato negativo condizionato dal ritardo degli incentivi per le auto ecologiche partiti un mese fa e il rimbalzo negativo

dopo un 2023 in crescita una volta superati i problemi nelle forniture determinati dal covid e dalla mancanza di semiconduttori e componenti. Il Polo produttivo di Mirafiori perde volumi sulla 500 elettrica e non riesce più a compensare 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 nel 2025. Per i veicoli commerciali Lvc di Atessa di fatto si è interrotta la crescita rispetto al 2023 (+2%), che si era riscontrata invece nel primo trimestre (+28,5%). Se l'andamento riscontrato nel 1° semestre 2024 venisse confermato nei prossimi mesi e senza inversione di tendenza per gli incentivi, partiti di fatto con ritardo nel mese di giugno 2024, la produzione complessiva si attesterà intorno alle 500 mila unità, al di sotto delle 751 mila del 2023, a metà strada dall'obiettivo di 1 milione di veicoli nel 2030 stabilito a livello governativo e assunto dal Gruppo Stellantis

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali



Plant Polo Produttivo di Torino



I volumi produttivi misurati nel 1° semestre 2024 sono pari a **19.510 unità** rispetto alle 53.330 rilevate nel **2023 (-63%)**. Il 90 % dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 17.660,

sono rappresentati da 500 bev, il restante è rappresentato dalle produzioni Maserati con 1.850 unità. Quest'ultime ben lontane dalle 10.000 unità prodotte negli anni di punta delle produzioni Maserati.

La situazione è in peggioramento e per i prossimi mesi non si vedono segnali di miglioramento. Una flessione di mercato, determinatasi già nell'ultimo trimestre 2023, ha impattato negativamente sulle **produzioni della 500 bev** perdendo quasi 2/3 delle produzioni rispetto alle 46.930 unità del 1° semestre del 2023. Questo ha portato alla decisione di organizzare la linea di produzione su un turno e alla richiesta di Cigo e Cds. Dal 19 febbraio nei giorni in attività si è utilizzato l'ammortizzatore sociale coinvolgendo mediamente 35%/40% dei 1050 lavoratori sulla linea della 500bev.

Nei primi sei mesi si è fatto inoltre ricorso a degli stop produttivi di 45 giornate, 19 nel primo trimestre e 26 nel secondo, che hanno coinvolto sia la linea della 500bev che quella di Maserati.

Certamente, il ritardo nel lancio degli eco-incentivi partiti a giugno, non ha influito positivamente sui volumi e al momento non abbiamo riscontrato effetti importanti sugli stessi.

Gli eco-incentivi per un ammontare complessivo di 950 milioni a cui si sommano i 50 milioni già disponibili da gennaio, sono partiti il 3 di giugno e le prenotazioni di sconto relative all'acquisto delle auto full-electric, per un ammontare di 200 milioni, si sono esaurite in meno di 9 ore con 62% delle richieste di privati. Si stimano in circa 25.000 potenziali vetture, ma quante di queste potrebbero riguardare l'acquisto di 500 bev, ad oggi non siamo in grado di stimarlo.

Sulla **linea Maserati** la situazione della produzione è critica. Sul fronte produttivo si sono raggiunte le **1.850 unità, -70%** rispetto al 2023. Negli anni migliori di Maserati la produzione, tra Grugliasco e Mirafiori, nel 1° semestre raggiungeva oltre le 27.000 unità (anno 2017). Oltre ai 65 giorni di stop produttivo nel primo semestre, dal 3 di aprile fino al 31 dicembre 2024 viene utilizzato il Contratto di Solidarietà per circa 968 lavoratori in base agli ordinativi da evadere. Dal 2° trimestre vengono prodotte solo le Maserati GT e GC anche nelle versioni Folgore full-electric, ma a tutt'oggi non riescono a compensare il fermo produttivo di Ghibli, Quattroporte e Levante.

Per questo motivo 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. Noi pensiamo che lo si debba fare con un ruolo primario di Mirafiori. Data la situazione riteniamo importante essere riusciti, con le iniziative che abbiamo messo in campo, a costringere Stellantis ad assegnare allo stabilimento di Mirafiori entro la fine del 2025 un modello come la 500 ibrida. Un'auto con potenzialità di volumi importanti che può assicurare il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori come stabilimento di assemblaggio auto. Ora servono altre iniziative di rafforzamento produttivo anticipando il lancio delle Maserati o con altre assegnazioni.

Nei giorni scorsi l'azienda ha comunicato che nel mese di luglio si faranno sulle due linee di produzione, altre tre settimane di fermo produttivo totale, dal 15 luglio al 2 agosto, a cui si aggiungeranno le 3 settimane di chiusura per ferie collettive.

Plant Maserati Modena



La produzione nel plant di Modena, contrariamente alle previsioni aziendali, ha subito nel primo semestre del 2024 una flessione negativa significativa. Nello specifico si sono prodotte 160 vetture contro le 600 del 2023. Si interrompe così la crescita positiva riscontrata negli ultimi 3 anni.

Se nell'ultima parte del 2023 il ricorso alla Cig era molto marginale, nei primi sei mesi del 2024 è stata significativa coinvolgendo circa 130 lavoratori per circa 58 giorni. Per tutto il 2024 è prevista una situazione di bassi volumi. Dal 13 maggio è stato attivato per questo il CDS. 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, 130 ingegneri sono stati assegnati al Maserati Engineering Team, mentre altri 450 ingegneri sono impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo 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 con la presenza di molte professionalità, non venga dispersa e non subisca ridimensionamenti.

Plant di Cassino



La produzione nel 1° semestre è di 15.900 unità, determinando una flessione negativa del **-38,7% rispetto al 2023**. Un dato semestrale tra i peggiori 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 20% da Alfa Romeo Giulia, il 54% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 26% 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 ed apre nuove prospettive per lo stabilimento, ma è necessario accelerare sui tempi dei lanci produttivi dei nuovi modelli per invertire un dato produttivo e occupazionale 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 nella prima e nella seconda metà del 2025 e l'altra ad inizio 2026. Mentre il terzo modello sempre su piattaforma Stla Large, verrà prodotto dal 2027 ci è stato comunicato nell'ultimo incontro del 27 maggio scorso. Come abbiamo ribadito al Ceo di Stellantis, le assegnazioni su Cassino dei nuovi modelli sono positivi ma è necessario anticipare quanto prima il lancio dei nuovi modelli, per limitare l'attuale uso di ammortizzatori. Infatti la situazione produttiva ha avuto un impatto negativo sull'occupazione, attualmente in forza sono 2700. Nel primo semestre sono state 20 le fermate collettive gestite in CDS. Nelle restanti giornate il CDS coinvolge mediamente 600 lavoratori al giorno. I lavoratori in trasferta temporanea nei siti Stellantis sono circa 60.

Plant di Pomigliano



È l'unico stabilimento di assemblaggio auto che non perde rispetto al dato 2023, infatti nei primi sei mesi del **2024 riscontra un +3,5%**.

Un dato che può essere visto come un elemento di stabilità produttiva, ma che nello stesso tempo evidenzia una problematicità alle porte, se lo rapportiamo al +26% del primo trimestre del 2024 rispetto all'analogo periodo del 2023. Più in dettaglio, le +12.130 unità aggiunte nel 1° trimestre a giugno ne sono rimaste +3.500, quindi significa che si è "perso il passo della crescita" di circa 8.630 unità in soli tre mesi. Nei dati disaggregati Panda cresce rispetto al 1° semestre del 2023 con un +20%, mentre sulla linea dell'Alfa Romeo Tonale e del Dodge Hornet riscontriamo un calo del -26%, con una flessione in peggioramento rispetto a quella riscontrata nei primi tre mesi dell'anno.

La flessione dei volumi ha portato già nelle ultime settimane di marzo la produzione su un unico turno e ad un uso della Cigo con 13 giorni di stop produttivo.

Sarà indispensabile aprire un confronto con il gruppo per verificare questa situazione, anche perché sta avendo ripercussioni negative sia all'interno che sull'indotto.

La conferma della produzione della Fiat Panda almeno fino al 2029 e comunque, fino a quando la legislazione sulle produzioni endotermiche lo consentiranno, unitamente agli attuali volumi, è a tutt'oggi ancora un elemento positivo per i livelli produttivi su quella la linea di produzione, anche se nell'ultimo periodo ci preoccupa la riduzione di volumi prodotti. Anche per questo motivo dal 15 luglio fino al 19 agosto lo stabilimento sarà chiuso utilizzando 2 settimane di Cassa Integrazione e tre settimane di Ferie.

È necessario monitorare l'andamento di Panda per verificare la tenuta fino al suo ciclo di vita, per poi adempiere all'impegno assunto dal Gruppo di "procedere con un nuovo ciclo di modelli". Sono impegni che Stellantis dovrà poi assumere con garanzie precise anche in sede ministeriale nell'accordo di sviluppo del settore auto.

Plant di Melfi



Delle 47.020 auto prodotte, il 39% è rappresentato da 500x, il 27% da Jeep Renegade e il 34% da Jeep Compass. Il dato produttivo sul primo semestre rispetto all'anno precedente è fortemente negativo **-57,6%**. In termini di volumi è lo stabilimento che perde la maggiore quantità di auto, con 63.800 unità in meno rispetto al 1° semestre 2023.

Nel primo trimestre gli stop produttivi collettivi sono stati complessivamente 28 giorni, nel secondo 37 per un totale di 65 gestiti con il CDS. Negli altri giorni l'utilizzo del CDS è stato nel primo trimestre del 23% pari ad una media di 1282 lavoratori ogni giorno, peggiorando nel secondo trimestre con un 40% su una media di 1500 lavoratori giornalieri.

Il venir meno di quote rilevanti di produzione, 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 (dal 2021 ad oggi ha coinvolto quasi 1.700 lavoratori portando l'occupazione a 5.425). Da metà maggio 2023 la turnazione nello stabilimento si è ridotta passando da 17 a 15 turni, ma da inizio anno di fatto si sta viaggiando su due turni. La situazione di Melfi è comunque difficile e complessa. Soprattutto nella fase di transizione verso i cinque nuovi modelli multibrand 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, che verrà rinnovato entro fine del mese. Inoltre la situazione sui volumi per il mese di luglio, vede nella seconda settimana un fermo produttivo per 5 giorni.

Negli ultimi incontri, al Mimit e con a.d. di Stellantis, ci hanno confermato i cinque i modelli, di cui uno sarà la Jeep Compass ibrida e comunicato il cronoprogramma per l'avvio delle nuove produzioni e l'intreccio con le attuali. Nello specifico nel 1° trimestre 2025 partirà la salita produttiva della prima vettura full electric a marchio DS, poi a seguire entro il 2026, verranno lanciate le altre quattro due Jeep, una Ds e una Lancia.

Quattro modelli saranno full-electric con possibilità di motorizzazioni ibride e uno in versione ibrida. La produzione stimata a regime dei 5 modelli sarà di circa 260 mila vetture anno, che secondo la direzione aziendale dovrebbe saturare l'impianto.

Anche per l'indotto la situazione è molto critica, c'è la necessità di garantire l'uso di ammortizzatori, stiamo agendo a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per avere tutte le garanzie legate ed 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 dalle istituzioni. È 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 Atesa



La produzione nei veicoli commerciali nel 1° semestre del 2024 raggiunge la quota di 117.000 unità, con un risultato positivo rispetto al **2023 del + 2%**. Lo stabilimento ha lavorato su 15

turni per tutti i primi sei mesi contrariamente al 2023 non ha subito fermi produttivi per mancanza di materiale. La previsione di inizio anno era di produrre 255 mila veicoli commerciali con un incremento del 11% rispetto alle 230 mila prodotte nel 2023. La situazione è cambiata nel mese di giugno per 15 giorni sono stati collocati con Cigo dalle 400-600 persone a seguito di una diminuzione degli ordini dei cabinati, a seguito di un calo del mercato dei camper. La produzione di cabinati per i camper da 400 al giorno, sono passati a circa 100 al giorno. La situazione è peggiorata nel mese di luglio dove l'azienda ha già comunicato un calo produttivo anche sulle produzioni Van. Dal 8.7 si lavorerà su due turni, coprendo con Cigo per circa 800 persone. Dal 22.7 rimarrà chiuso al 2.8 con Cigo e con ferie collettive dal 4 agosto 2024 al 19 agosto 2024.

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. È stato ultimato l'investimento di potenziamento della nuova verniciatura che non utilizzando più i solventi, ha un minor impatto ambientale.

Nello scorso mese di settembre sono state stabilizzati, con contratti Stellantis a tempo indeterminato, 40 dei 180 lavoratori in staff leasing. A tutt'oggi sono presenti ancora 103 lavoratori in staff leasing da vari anni, per noi devono essere stabilizzati. Non è accettabile che Stellantis continui a rinviare la questione nel tempo. Non bisogna disperdere le professionalità su cui si è investito per così tanto tempo.

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 Foward 2030" presentato il 1° marzo 2022

Il piano "Dare Foward 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 Foward 2030", l'impostazione di Stellantis è quella di adattare il piano presentato nel 2022, 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 Fiat 500 ibrida con partenza fine 2025.**
- **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 circa 300 persone (con potenziale organico a regime di 500 dipendenti). Attualmente la produzione è in corso.

- Il primo **Circular Economy Hub** (Hub per economia circolare), che mira ad allungare la vita di componenti e veicoli, garantendone una maggiore durata **è stato inaugurato il 23 novembre 2023,** con circa 300 lavoratori, per giungere a regime nel 2025 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 4.300 lavoratori (3.700 impiegati e 500 operai) ripartiti nelle sedi di Torino, Modena, Pomigliano, Balocco, Trento, Bari e Melfi. C'è una forte tendenza in tutto il gruppo Stellantis a utilizzare risorse esterne, noi pensiamo che tutto rischia di impoverire le professionalità interne e la competitività complessiva.
- 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

- L'unico aspetto di novità è l'assunzione di circa 80 giovani, che sicuramente rappresentano un importante segnale d'investimento verso il futuro. La direzione aziendale ha **confermato lo spin-off** già annunciato da tempo, senza comunicare alcun dettaglio in termini di tempi e modalità. Anche nell'incontro di maggio con AD Tavares non è stata data risposta ad una nostra richiesta di aggiornamento su Comau. 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 ribadito nuovamente di presidiare la situazione e 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

- dedicate alla componentistica, testa cilindro e basamento, relativa ai motori endotermici e quindi destinata ad un potenziale 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. A tutt'oggi non abbiamo una situazione di ammortizzatori sociali, anzi sono presenti circa 200 lavoratori somministrati

✓ Verrone

- Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atessa e a Cliwice

✓ 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

- È partita la produzione della piattaforma elettrica Fol-

gore su Maserati Grecale nel primo trimestre 2024. 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. I prossimi lanci produttivi riguardano le future Alfa Romeo Stelvio e Giulia, anche nelle versioni elettriche, sviluppate sulla nuova piattaforma dove verranno prodotte la prima a partire dalla seconda metà del 2025, la seconda ad inizio 2026. Un altro nuovo modello su piattaforma large verrà prodotto dal 2027.

✓ 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, con la nuova ibrida, almeno fino al 2029 e comunque, fino a quando la legislazione sulle produzioni endotermiche lo consentiranno, subentreranno poi un nuovo ciclo di modelli.

✓ Melfi:

- A partire dal primo trimestre del 2025 al 2026 verranno lanciati i 5 nuovi modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium, la prima sarà una DS a seguire gli altri modelli: Jeep, DS, Lancia e Jeep Compass ibrida. Le nuove vetture potranno essere motorizzate anche con l'ibrido.

✓ 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. Oltre alla produzione dei veicoli commerciali full electric verrà sviluppata la nuova generazione dei large van.

✓ 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. È 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

- Durante l'ultimo incontro di giugno i vertici di ACC hanno comunicato la volontà di posticipare a data

da destinarsi l'investimento per la realizzazione della giga-factory molisana per la produzione di batterie. La decisione riguarda anche l'investimento in Germania, questo perchè il processo di elettrificazione del mercato automotive è molto indietro rispetto alle aspettative di crescita ipotizzate e richiede tempi più lunghi rispetto a quanto programmato. Tutto rinviato a fine anno dove si avrà più certezze sostengono i vertici di ACC. Per quanto ci riguarda la scelta di ACC di rinviare gli investimenti su Termoli è negativa, soprattutto alla luce delle ingenti aspettative che si riponevano sugli investimenti oltre al lavoro fatto fino ad oggi, per essere pronti a far partire gli investimenti entro quest'anno. Abbiamo chiesto al Governo di aprire subito una discussione con ACC e Stellantis, per rivedere questa scelta e avviare almeno il primo modulo produttivo come previsto nei piani, anche perché le risorse del PNRR destinate al sito circa 400 milioni di euro, per un investimento complessivo di oltre 2 miliardi, devono essere utilizzate entro giugno 2026. La nostra priorità oggi è mettere in sicurezza, sul piano lavorativo, tutte le lavoratrici e i lavoratori del sito, non escludiamo a breve la mobilitazione. Al contempo chiediamo a Stellantis di assumersi fino in fondo le sue responsabilità, di chiarire quali motori produrrà a Termoli e per quanti anni, perchè non ci possono bastare rassicurazioni di principio come quelle ricevute senza precise assegnazioni produttive.

✓ Pratola Serra

- Dalla fine 2024 sarà unico stabilimento a fornire le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 7 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo. E' stato ipotizzata la partenza dei 3 turni da settembre. Ci sono preoccupazioni per il rischio di ulteriori ritardi nell'aumento della produzione, visto la scadenza a fine anno del terzo anno del contratto di solidarietà.

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.

È necessaria la convocazione immediata a Palazzo Chigi, l'obiettivo è definire tutti gli impegni necessari per garantire volumi, occupazione e prospettive oggetto degli incontri fatti al Mimit al tavolo permanente per lo Sviluppo Automotive.

Recentemente il Ministro Adolfo Urso ha dichiarato la convocazione del Tavolo Automotive nel mese di luglio 2024, presso la Presidenza del Consiglio per concludere con un Accordo di Sviluppo del settore. La situazione produttiva che abbiamo rilevato nel 1° semestre 2024 evidenzia un peggioramento dei volumi produttivi ed una crescita del ricorso agli ammortizzatori sociali e quindi, diventa ancora più urgente dare conseguenza concreta agli impegni già presi e alle necessità e garanzie ancora da definire emerse nei numerosi incontri.

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 i **cinque gruppi di lavoro sul Mercato** (incentivi, future evoluzioni), sulla **Competitività** (efficientamento, energia, ecc.), sulla **Componentistica**, su **Lavoro** e competenze e, infine su **R&S** e centri di ingegneria, hanno analizzato la situazione ed hanno 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.

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 del doppio visto i dati negativi del primo semestre (rispetto alle produzioni 2023 bastava 1/3 dei volumi).

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 ed essere parte integrante dell'accordo che dovrà essere definito con il Governo per ottenere il massimo di garanzie.

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. Su alcuni stabilimenti abbiamo delle missioni produttive certe come quello di Melfi, con l'aggiunta della Jeep Compass Ibrida, su altri stabilimenti negli ultimi mesi abbiamo ottenuto risposte e nuove assegnazioni che non avevamo, come la 500 ibrida a Torino, la Pandina ibrida a Pomigliano, il terzo modello sulla Stla large a Cassino.

È necessario che il tutto faccia parte di una puntuale analisi della situazione, considerando l'attuale flessione dei volumi, per anticipare i tempi di partenza delle nuove assegnazione e la previsione di nuovi modelli. Per tutto questo servono impegni precisi sulla saturazione degli stabilimenti, su come i vari modelli aumenteranno volumi, quali 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.

È 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 compo-

nentistica. 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. Il clima di incertezza politica sull'attuale sistema regolatorio, non deve essere l'alibi per non destinare risorse al sistema industriale dell'automotive.

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.

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

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nel 1° semestre anni 2019-2024							24 VS 23
		30/06/19	30/06/20	30/06/21	30/06/22	30/06/23	30/06/24		
Polo Produttivo Torinese	2.861	7.078	5.725	35.014	48.760	53.330	19.510	-63,4%	
Maserati Modena	840	710	-	410	610	600	160	-73,3%	
Cassino	2.700	28.664	14.692	22.966	26.310	25.940	15.900	-38,7%	
Pomigliano	4.226	117.382	45.670	72.700	79.730	100.420	103.920	3,5%	
Melfi	5.425	152.767	82.175	112.796	93.580	110.820	47.020	-57,6%	
Tot FCA Auto	16.225	306.601	148.262	243.886	248.990	291.110	186.510	-35,9%	
Atessa - Veicoli commerciali	4.947	149.216	106.730	163.780	102.900	114.760	117.000	2,0%	
Totale	21.172	455.817	254.992	407.666	351.890	405.870	303.510	-25,2%	

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annuali 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%

Iscriviti alla Fim-Cisl, il sindacato sempre dalla tua parte

ISCRIVITI

