



Coordinamento nazionale FIM-CISL settore automotive

La grave situazione nel settore auto e in Stellantis, necessita di una forte iniziativa unitaria a livello nazionale

Nella giornata di oggi si è riunito il coordinamento nazionale FIM-CISL del settore automotive alla presenza del coordinatore nazionale Stefano Boschini e del segretario generale Ferdinando Uliano, per fare il punto della gravissima situazione che si sta determinando negli stabilimenti Italiani e in Europa.

Dopo la decisione di Audi e di VW di chiudere diversi stabilimenti in Europa con oltre 20 mila licenziamenti, è diventato evidente e noto a tutti che il problema del settore dell'auto coinvolge tutte le case automobilistiche Europee e pertanto serve che l'Europa, insieme al Governo del nostro Paese, predisponga un piano di rilancio e sviluppo pena un processo di deindustrializzazione e licenziamenti.

Fin dai tempi del Governo Draghi abbiamo denunciato il rischio occupazionale di oltre 70.000 lavoratori a seguito della transizione verso le motorizzazioni elettriche, se non si operava con forti investimenti, Italiani e Europei, in grado di accompagnare questo processo di forte trasformazione industriale. Abbiamo colto positivamente, anche se in ritardo, che il recente Rapporto presentato da Draghi ha assunto le nostre rivendicazioni per impedire lo disfacimento di uno dei settori più rilevanti del nostro sistema industriale.

Il confronto con Stellantis, con Anfia, Governo e Istituzioni locali ha caratterizzato il nostro impegno per cambiare una situazione, che assumeva sempre più toni drammatici nelle crisi aziendali da noi seguite presso il Mimit: Magneti Marelli, Denso, Bosch, Lear, IIA, Vm, Vitesco ecc.

I dati di produzione di Stellantis rilevati puntualmente dalla FIM-CISL hanno evidenziato in maniera chiara l'aggravarsi sul fronte volumi già nell'ultimo trimestre del 2023 e nei primi mesi del 2024. Nel primo semestre del 2024 il calo è stato del 26% con un impatto enorme in termini di Cassa Integrazione in tutti gli stabilimenti: l'anno 2024 dovrebbe attestarsi intorno ai 500 mila veicoli.

Servono Investimenti e nuovi modelli, ma senza nuovi ammortizzatori sociali per molti stabilimenti di Stellantis e dell'indotto, il rischio di licenziamenti potrebbe investire circa 25 mila lavoratori.

La recente decisione di Stellantis e di ACC di sospendere l'investimento nella Gigafactory di Termoli aggiunge ulteriori preoccupazioni rispetto al futuro: servono certezze per l'investimento delle batterie e per le produzioni dei motori endotermici.

Diventa indispensabile con Stellantis rendere vincolanti gli impegni già assunti sui nuovi modelli e le piattaforme medium e large (i 5 modelli di Melfi, la Panda a Pomigliano, i tre modelli a Cassino, la 500 ibrida) e richiedere che venga assegnata in Italia anche la piattaforma small e i relativi altri modelli. E' necessaria una nuova strategia sui marchi a partire da Maserati e diventa necessario verificare la coerenza delle scelte e degli investimenti, con l'impegno alla crescita dei volumi e al mantenimento di tutti i siti produttivi, oltre a precisare un impegno forte per l'indotto Italiano.

Con Federmeccanica, con Anfia e al tavolo ministeriale abbiamo individuato una serie di proposte per mettere in sicurezza e rilanciare questo importante settore industriale e per rendere socialmente sostenibile la transizione ecologica, ora diventa indispensabile attivare tutte responsabilità delle imprese, delle Istituzioni sia Italiane che a livello europeo.

Dopo le pressioni messe in atto nei mesi scorsi in numerosi stabilimenti e territori, il Coordinamento nazionale della FIM-CISL ritiene necessaria una forte iniziativa unitaria a livello nazionale, per mettere al centro del confronto con le aziende del settore automotive e con le massime Istituzioni questa emergenza nazionale ed europea, pertanto da mandato alla segreteria nazionale di proporre alle altre organizzazioni sindacali una forte mobilitazione unitaria.