

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Terzo trimestre 2024

Ottobre 2024



www.fim-cisl.it

ISCRIVITI



FIM-CISL: Stellantis, profondo rosso -31,7% nel 3° trimestre a 387.600 veicoli. Si prospetta una produzione annua inferiore ai 500 mila veicoli, con le auto sotto i 300 mila.

Tutti gli stabilimenti in negativo.

Il 18 ottobre sciopero e manifestazione a Roma per dare la sveglia all'azienda, alle Istituzioni Europee e Nazionali.

Situazione produzione STELLANTIS Italy 3° trimestre 2024



I dati della produzione nei primi nove mesi del 2024, dopo tre anni di crescita, segnano un forte dato negativo rispetto all'anno precedente, con una quantità tra autovetture e furgoni commerciali di **387.600 unità** contro le 567.525 del 2023. Per la prima volta tutti gli stabilimenti sono in negativo, "profondo rosso" e perdono sia gli autoveicoli che i veicoli commerciali. Precisamente le **autovetture** registrano un **-40,7% con 237.700 unità** e i **veicoli commerciali** un **-10,2% con 149.900**.

Nel 3° trimestre anche i due unici stabilimenti in positivo nella prima parte dell'anno, Pomigliano d'Arco e Atessa, cedono il passo e registrano un dato negativo rispettivamente del -5,5% e del -10,2%. Certo, ben lontano dai dati estremamente negativi degli altri stabilimenti che toccano punte che vanno **dal -47% al -75,8%** rispetto ai nove mesi dello scorso anno. Volumi che sono destinati a peggiorare. **Se l'andamento riscontrato nel 3° trimestre venisse confermato nell'ultimo, la produzione si aggraverebbe ulteriormente con le auto sotto i 300 mila e la produzione complessiva, considerando i veicoli commerciali, scenderebbe sotto quota 500 mila, con meno di un terzo dei volumi del 2023 (751 mila).** Per poter rispettare l'obiettivo di 1 milione di veicoli

nel 2030 stabilito a livello governativo, il Gruppo Stellantis dovrebbe raddoppiare le produzioni. Crollo dei volumi sui mercati e transizione verso elettrico e digitale, una tempesta perfetta che colpisce in maniera significativa l'Europa e il suo tessuto industriale più rilevante.

La difficile situazione italiana e le recenti drammatiche notizie provenienti dalla Germania e dal Belgio di chiusure di stabilimenti con migliaia di licenziamenti evidenziano l'urgenza di interventi sulle scelte strategiche del settore da parte della UE, con mirate politiche industriali e con risorse specifiche, anche da parte del nostro Governo, e impegni industriali seri e coraggiosi da parte di Stellantis e delle aziende della componentistica. La situazione del settore automotive in Italia e in Europa diventa sempre più critica. In assenza di una netta



inversione di direzione, rischia di essere irrimediabilmente compromessa la prospettiva industriale e occupazionale. Per questi motivi la FIM-CISL, insieme a Fiom e Uilm, **ha proclamato uno sciopero** di 8 ore dell'intero settore automotivo con manifestazione a Roma il **18 ottobre 2024**.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali



Plant Polo Produttivo di Torino



I volumi produttivi misurati nei primi 9 mesi sono pari a **22.240 unità** rispetto alle 70.365 rilevate nel 2023 (-68,4%). Il 91% dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 20.210, sono rappresentati da 500 Bev, il restante è rappresentato dalle produzioni Maserati con 2.030 unità. Quest'ultime ben lontane dalle 41.000 unità prodotte nel 2017, anno 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 un anno fa, ha impattato negativamente sulle produzioni della 500 Bev, perdendo oltre 2/3 delle produzioni rispetto alle 63.400 unità prodotte fino a settembre 2023. Questo già dalla fine del 2023 aveva 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 il 35% / 40% dei 1.050 lavoratori sulla linea della 500 Bev. 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 500 Bev che quella di Maserati.

La situazione è ulteriormente peggiorata nel 3° trimestre: fermo totale nel mese di agosto, mentre a luglio si sono lavorati cinque giorni e a settembre nove. La comunicazione di ieri (1 ottobre) di allungare di altre 3 settimane e per tutto il mese di ottobre la durata del CDS evidenzia ulteriormente una situazione in peggioramento.

Certamente, il ritardo nel lancio degli eco-incentivi partiti a giugno non ha influito positivamente sui volumi, ma pensiamo che abbia influito negativamente la mancanza degli eco-incentivi in altri Paesi europei. Sulla linea **Maserati la situazione della produzione è critica**. Sul fronte produttivo si sono raggiunte le 2.030 unità, **-70% rispetto al 2023**. Negli anni migliori di Maserati, la produzione, tra Grugliasco e Mirafiori, nel 3° trimestre raggiungeva oltre le 41.210 unità (anno 2017). Oltre ai 65 giorni di stop produttivo nel primo semestre, si sono aggiunti altri 36 circa nel 3° trimestre più la fermata per ferie collettive. Dal 3 aprile fino al 31 dicembre 2024, quando non è fermo lo stabilimento, 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. 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. È indispensabile comprendere da Stellantis quale strategia vuole adottare per Maserati, su modelli e volumi. Con le iniziative e la manifestazione che abbiamo messo in campo, è stato importante 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. È necessario cercare di anticiparne i tempi di lancio e produzione. Inoltre, servono altre iniziative di rafforzamento produttivo anticipando il lancio delle Maserati o con altre assegnazioni, anche portando la piattaforma small in Italia.

Plant Maserati Modena



La produzione nel plant di Modena, contrariamente alle previsioni aziendali, ha subito una **flessione negativa significativa**. Nello specifico si sono prodotte **220 vetture contro le 910 del 2023**, continuando la situazione negativa ravvisata da inizio d'anno. 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 fino al 31 dicembre è stato attivato per questo il CDS con utilizzo intorno al 40%. È stato confermato che nel 3° quadrimestre del 2024 verrà completato l'investimento nell'"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 ci saranno cambiamenti significativi nei 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. Dal 1° giugno a fine novembre è stata attivata la Cigo anche per gli anti di R&D. 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 3° semestre è di **19.710 unità, determinando una flessione negativa del -47,7%** rispetto al 2023, la peggiore nella storia dello stabilimento di Cassino. Lo stabilimento è organizzato su un solo turno da questo inizio anno. L'attuale produzione è rappresentata per il 20% da Alfa Romeo Giulia, il 53% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 27% dalla nuova Maserati Grecale, quest'ultima viene prodotta anche nella versione full electric. Le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono enormi; basti pensare che nei primi nove mesi del 2017 la produzione è stata cinque volte l'attuale, con un'occupazione di oltre 4.500 unità. La situazione produttiva di questi anni ha impattato negativamente sull'occupazione, attualmente in forza sono 2.580. Anche Cassino è stato coinvolto da numerose fermate produttive, complessivamente circa 40 giorni in CDS. Nelle restanti giornate il CDS coinvolge mediamente 600 lavoratori al giorno. Recentemente nel CDS sono stati inclusi anche circa 568 lavoratori dei reparti presse/plastica. I lavoratori in trasferta temporanea nei siti Stellantis sono circa 100. In aggiunta alla Maserati Grecale, allo stabilimento è stata assegnata la futura piattaforma STLA Large BEV con i nuovi modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia, in produzione nella seconda metà del 2025 e all'inizio del 2026, mentre il terzo modello verrà prodotto dal 2027. È necessario anticipare quanto prima il lancio dei nuovi modelli, per limitare l'attuale uso di ammortizzatori; diversamente, per tutto il 2025 continuerà ad esserci una difficoltà sui volumi.

Plant di Pomigliano



Lo stabilimento campano da solo continua a produrre oltre il 59% delle auto degli stabilimenti italiani, ma anche per Pomigliano la situazione è peggiorata. Fino al trimestre precedente era l'unico stabilimento di assemblaggio auto che non perdeva rispetto al dato 2023. Con l'ultimo trimestre anche il G.B. Vico, **pur producendo 141.290 unità, ha riscontrato una flessione negativa del -5,5%**, inevitabile dopo la decisione di una chiusura estiva di 5 settimane tra ferie e Cassa Integrazione. Nei dati disaggregati, Panda con 110.900 unità cresce con un +17% rispetto ai nove mesi del 2023, mentre sulla linea dell'Alfa Romeo Tonale e del Dodge Hornet riscontriamo un calo del -45%. La flessione dei volumi su Tonale e Hornet ha portato già nelle ultime settimane di marzo alla produzione su un unico turno (150 vetture sul turno) e a un uso della Cigo, per far fronte agli stop produttivi, pari a 36 giorni fino al 30 settembre. Questa situazione sta avendo ripercussioni negative sia all'interno che sull'indotto. Inoltre, ci preoccupa, in questi giorni, la flessione pro-

duzione sulla linea Panda che ha portato alla richiesta di Cigo per 10 giorni lavorativi nel solo mese di ottobre e 25 giorni da gennaio al 30 settembre, con la riduzione dell'impostato produttivo per turno da 395 a 320 vetture. La conferma della produzione della Fiat Panda almeno fino al 2029 è un impegno positivo che abbiamo conquistato nel confronto aperto con Stellantis, anche se nell'ultimo periodo ci preoccupa la riduzione di volumi prodotti. È necessario pertanto monitorare l'andamento di Panda per verificare la tenuta fino al suo ciclo di vita, anche in virtù della nuova Panda prodotta nello stabilimento serbo di Kragujevac, ma soprattutto è indispensabile che venga assegnata al nostro Paese la piattaforma small al fine di produrre modelli a basso costo di largo consumo.

Plant di Melfi



Il dato produttivo nei primi 9 mesi rispetto all'anno precedente è **fortemente negativo**, con un **-61,9%**, **che in termini di volumi significa quasi 90 mila vetture in un solo anno**. È lo stabilimento che perde la maggiore quantità di auto. Delle 54.240 auto prodotte, il 34% è rappresentato da 500X, il 28% da Jeep Renegade e il 38% da Jeep Compass. Nel primo trimestre gli stop produttivi collettivi sono stati complessivamente 28 giorni, nel secondo 37, nel terzo 40, per un totale di 105 giorni gestiti con il CDS. Negli altri giorni, l'utilizzo del CDS è stato nel primo trimestre del 23%, pari a una media di 1.282 lavoratori ogni giorno; nel secondo trimestre con un 40% su una media di 1.500 lavoratori giornalieri e peggiorando ulteriormente nel terzo trimestre del 60%. Il venir meno di quote rilevanti di produzione ha comportato delle ripercussioni negative in termini occupazionali, affrontate con vari strumenti alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (dal 2021 ad oggi ha coinvolto quasi 1.735 lavoratori, portando l'occupazione a 5.300). 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 che scade il 26 giugno 2025. Il cronoprogramma comunicato negli incontri ufficiali per l'avvio delle nuove produzioni e l'intreccio con le attuali prevede 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. Uno dei due modelli Jeep sarà la Jeep Compass ibrida. Anche i quattro modelli previsti inizial-

mente nella sola versione full-electric avranno la possibilità di essere prodotti anche nelle versioni ibride. La produzione stimata a regime dei 5 modelli sarà di circa 260 mila vetture anno, che secondo la direzione aziendale dovrebbe saturare l'impianto, ma che sarà tutta da verificare vista la situazione. 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 devono rappresentare l'ambito dove ottenere quegli elementi di garanzia che oggi non abbiamo ancora ricevuto da Stellantis e dalle istituzioni. È necessario che il gruppo sia impegnato a dare priorità nelle forniture alle aziende del comprensorio, ma nel contempo, 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 entro i primi nove mesi del 2024 raggiunge la quota di 149.900 unità, con un risultato negativo rispetto al 2023 del -10,2%. La situazione nei primi sei mesi dell'anno era positiva: si lavorava su 15 turni senza fermi produttivi per mancanza di materiale, con la previsione di produrre 255 mila veicoli commerciali (+11% rispetto al 2023). La situazione è cambiata nel mese di giugno; per 15 giorni sono stati collocati in Cigo dalle 400 alle 600 persone a seguito di una diminuzione degli ordini dei cabinati, a causa di un calo del mercato dei camper.

La situazione è peggiorata ulteriormente nel mese di luglio, dove l'azienda ha comunicato un calo produttivo anche sulle produzioni dei Van, portando il numero delle persone in Cigo a 800. Al rientro dalle ferie hanno sospeso il terzo turno, collocando in Cigo circa 1.300 persone. Dall'avvio della Cigo ad oggi, sono circa 800 in media le persone sospese dal lavoro. Anche per lo stabilimento di Atesa, il fermo produttivo nel periodo estivo è stato prolungato a quattro settimane, tra ferie e Cigo.

Siamo molto preoccupati per la sospensione del terzo turno e gli impatti che potrebbe determinare lo stabilimento polacco, anche se abbiamo avuto notizie che anche a Gliwice hanno ridotto a due turni la produzione. Per noi, lo stabilimento abruzzese deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali all'interno del gruppo Stellantis; pertanto, la produzione italiana deve essere protetta e rafforzata.

In questa direzione andrebbe la stabilizzazione dei 98 lavoratori in staff leasing presenti da vari anni. 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. Sempre nella logica di rafforzamento, lo stabilimento di Atesa potrebbe produrre veicoli commerciali con la propulsione a celle a combustibile a idrogeno. Nello stabilimento di Atesa (CH), leader nei veicoli commerciali leggeri, si producono oltre ai veicoli commerciali di Fiat e PSA, anche per Opel e Vauxhall e, dal 2024, quelli di Toyota. Nello stabilimento sono in produzione anche le versioni full-electric. L'investimento di potenziamento della nuova verniciatura, che non utilizza più i solventi e ha un minor impatto ambientale, è stato ultimato.

Il piano industriale del Gruppo Stellantis

Incontri di verifica del piano industriale del Gruppo Stellantis. "Dare Forward 2030" è stato presentato il 1° marzo 2022.

L'impostazione di Stellantis fin dalla presentazione del Piano Forward è quella di adattarlo in funzione del contesto e dei cambiamenti che possono influenzare le strategie nel settore. Questo significa che in questi mesi abbiamo dovuto verificare costantemente il piano attraverso un confronto continuo tra sindacato e azienda, sia a livello locale che nazionale, anche alla presenza del Mimit.

Il nostro obiettivo è garantire per ogni realtà una prospettiva industriale e occupazionale, assumendo l'impegno di non chiudere gli stabilimenti, ma di trasformarli tecnologicamente, con soluzioni concrete e positive all'interno di 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 l'intenzione di mantenere la sua valenza come centro di progettazione per l'elettrificazione e la sostenibilità, cuore progettuale dei marchi iconici italiani. Attualmente risultano però di modesta entità le attività legate alla nuova tecnologia.

- **Maserati GT e GC,** lancio delle produzioni nel corso del 2023. Dall'inizio del 2024 sono iniziate le produzioni anche nelle versioni elettriche. Attualmente si è predisposta la produzione su linea dedicata con una

produzione di 10 vetture/giorno..

- Il lancio della futura Maserati berlina luxury E a Mirafiori è stato spostato 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 con volumi ancora contenuti.
- La joint venture con Punch Powertrain, finalizzata alla produzione del cambio e-DCT, sarà operativa a febbraio 2024 e 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 più di 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. Attualmente la grande richiesta è orientata alla rigenerazione dei propulsori di origine PSA (Gasolio). Le attività sono in fase di sviluppo.
- 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 il Politecnico. Attualmente la strutturazione e l'organizzazione dei settori dedicati a ricerca e sviluppo risultano ancora in corso. 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, anche per alte professionalità; noi pensiamo che tutto ciò rischi di impoverire le professionalità interne e la competitività complessiva.
- Investimento sul Green Campus Mirafiori, che verrà completato nel dicembre 2025, dovrebbe accogliere 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, evitando di perdere figure qualificate, consentendo che Torino sia

sempre di più uno dei quattro centri d'innovazione, nell'ambito della mobilità, più importanti del gruppo Stellantis.

✓ Comau

- Nella giornata del 25 luglio, Stellantis ci ha informato di aver firmato un accordo preliminare con One Equity Partners per la cessione del 50,1% di Comau, con l'intenzione quindi di conservare una quota di minoranza almeno per i primi anni. La cessione di Comau ci trova contrari, poiché rischia di disperdere un prezioso patrimonio professionale e industriale. L'operazione molto probabilmente si completerà entro fine anno e dopo le necessarie autorizzazioni pubbliche, quali antitrust e golden power. Abbiamo sempre sostenuto che l'unico spin-off per noi accettabile sarebbe stato sul "modello Ferrari", dove si manteneva la maggioranza azionaria della società Stellantis, a garanzia del patrimonio industriale del nostro Paese. Stiamo insistendo verso il Governo Italiano affinché eserciti al meglio la propria azione al fine di contrastare tale operazione per ottenere tutte le garanzie industriali e occupazionali di questa importante azienda. La cessione a fondi di investimento è fonte di preoccupazione perché non seguono logiche industriali. Comau è un'importante realtà nel settore della robotica, dell'automazione industriale e della e-mobility, che occupa circa 750 dipendenti in Italia e oltre 3.700 nel mondo; questa cessione determina l'evidente rischio di impoverire ulteriormente il patrimonio di ricerca e sviluppo nel nostro Paese in un ambito così tecnologicamente avanzato.

✓ Teksid

- Sono 1.064 i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola, di cui 177 somministrati e 110 distacchi da Pratola Serra, Melfi e Cassino. 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. La maggior parte dei particolari attualmente in produzione sono a fine vita. 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, le scatole metalliche per contenere i sistemi hardware, le coppe dell'olio e le scatole del cambio. Per noi è indi-

spensabile 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. Desto comunque preoccupazione il calo dei dipendenti diretti, la riduzione dei particolari che verranno prodotti e la produzione annua che è al di sotto della potenzialità dello stabilimento. Tra l'altro una delle 4 tecnologie di fusione il Lost Foam si prevede cessi la produzione nella primavera del 2025

✓ 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 Folgore 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. È 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 del 17 settembre presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy non è riuscito purtroppo a fare chiarezza sul futuro ora ancora più incerto dello stabilimento di Termoli. I vertici di ACC hanno comunicato la volontà di sospendere a data da destinarsi l'investimento per la realizzazione della gigafactory molisana per la produzione di batterie. ACC ha dichiarato che sta procedendo con le sue attività di ricerca e sviluppo per la produzione di nuove celle meno costose e più efficienti, ma solo a inizio 2025 dovrebbe avere pronto un nuovo tipo di batterie da fornire a Mercedes e a Stellantis, così da poter finalmente avviare gli investimenti a Termoli e in Germania. Per quanto ci riguarda la scelta di ACC di rinviare gli investimenti su Termoli è negativa e mette in pericolo in prospettiva anche la competitività degli stabilimenti italiani. Abbiamo chiesto al Governo di agire verso ACC e Stellantis per avere la conferma dell'investimento e la possibilità di poter utilizzare altri fondi, visto che quelle del PNRR non saranno più disponibili. L'investimento inizialmente prevedeva il contributo di circa 400 milioni di euro da parte dello Stato italiano per un investimento complessivo di oltre 2 miliardi. Preso atto della dichiarazione di Stellantis di voler proseguire con il piano industriale "Dare Forward" e quindi di confermare lo stop ai motori endotermici nel 2030, in mancanza dell'investimento si decreterebbe nella sostanza la chiusura del sito produttivo di Termoli e il conseguente licenziamento di oltre 2000 lavoratori,

con l'impovertimento di tutto il tessuto industriale. Nel frattempo Stellantis ha assicurato in linea di principio che con la produzione degli attuali motori garantirà la continuità dello stabilimento di meccaniche di Termoli, finché si potranno produrre motori, tuttavia non ha individuato nuovi prodotti in grado di compensare il progressivo calo dei volumi e la preannunciata fine del Fire, tanto che a tutt'oggi si sta ricorrendo in maniera massiccia all'utilizzo di ammortizzatori sociali.

✓ Pratala Serra

- Dalla fine 2024 sarà unico stabilimento a fornire le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 7 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo, ma attualmente continuano le forniture del solo Ducato e gli altri marchi (Peugeot Citroen, Opel e Vauxhall) continuano a montare i motori Francesi. La prossima settimana verrà interrotto il contratto di solidarietà e partiranno i tre turni, con utilizzo della Cigo a singole giornate. Attualmente vengono prodotte tre tipologie di motori, il 75% dell'intera produzione riguarda il motore diesel per i veicoli commerciali Ducato e per future applicazioni modelli Stellantis Pro One.

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.

La situazione nel settore automotive si sta aggravando ogni giorno, servono risposte da UE, Governo, Stellantis e aziende della componentistica.

FIM-FIOM-UILM sciopero 8 ore del settore automotive con manifestazione a Roma il 18 ottobre 2024 per difendere l'occupazione e costruire il futuro dell'industria dell'auto.

La situazione del settore automotive in Europa diventa sempre più critica e la situazione produttiva del gruppo Stellantis in Italia che abbiamo rilevato nei primi nove mesi del 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 alla necessità di ottenere ulteriori garanzie ancora da definire emerse nei numerosi incontri e nell'aggravamento della situazione complessiva. In as-

senza di una netta inversione di direzione, rischia di essere irrimediabilmente compromessa la prospettiva industriale e occupazionale. Le drammatiche novità provenienti dalla Germania e dal Belgio, a partire dal gruppo VW, rischiano di produrre un terremoto per tutta l'industria dell'automotive nel continente, a partire anche dalle numerose aziende della componentistica nell'area centro-nord del Paese.

Sono indispensabili interventi sulle scelte strategiche del settore da parte della UE definendo un apposito Fondo d'investimento per il settore automotive e mirate politiche industriali da parte del Governo e impegni industriali precisi da parte di Stellantis e delle aziende della componentistica.

È evidente a tutti che i singoli Paesi non sono in grado di rispondere in maniera sistematica ad una crisi che investe tutte le case automobilistiche con una presenza rilevante in Europa.

L'Unione Europea deve attuare una svolta disponendo un fondo straordinario imprimere più forza ai cambiamenti tecnologici, accompagnando questo cambiamento con un piano di salvaguardia occupazionale, attraverso il blocco dei licenziamenti, l'uso di ammortizzatori sociali, la formazione e un forte sostegno alla riduzione dell'orario di lavoro. La transizione deve essere sostenibile dal punto di vista ambientale che sociale.

Il Governo deve dare concretezza al confronto iniziato più di un anno fa al Mimit per la definizione dell'accordo di sviluppo con Stellantis e tutti gli attori del settore automotive italiano per l'aumento dei livelli produttivi negli stabilimenti italiani e la loro saturazione, l'assegnazione della piattaforma small e la produzione di modelli di largo consumo, 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. Data l'importanza del settore e i suoi impatti economici e sociali riteniamo indispensabile il coinvolgimento da parte della Presidenza del Consiglio e dell'AD di Stellantis.

Il Governo deve mettere a disposizione risorse pubbliche, vincolate a precisi impegni di tenuta occupazionale e di sviluppo del settore, superando la logica dei soli incentivi all'acquisto di autoveicoli.

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. Servono nuovi ammortizzatori sociali, in molti stabilimenti di Stellantis e dell'indotto sono in esaurimento, il rischio di licenziamento potrebbe investire circa 25 mila lavoratori.



REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Terzo trimestre 2024



www.fim-cisl.it

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi al 3° trimestre nei periodi 2019-2024

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nei primi nove mesi 2019-2024							
		30/09/19	30/09/20	30/09/21	30/09/22	30/09/23	30/09/24	24 VS 23	24 VS 19
Polo Produttivo Torinese	2.861	11.930	10.776	54.290	70.340	70.365	22.240	-68,4%	86,4%
Maserati Modena	840	890	-	537	950	910	220	-75,8%	-75,3%
Cassino	2.600	41.461	37.315	32.554	40.730	37.580	19.710	-47,6%	-52,5%
Pomigliano	4.226	154.260	91.978	88.876	113.700	149.500	141.290	-5,5%	-8,4%
Melfi	5.300	201.460	147.355	142.278	137.660	142.320	54.240	-61,9%	-73,1%
Tot. Auto	15.827	410.001	287.424	318.535	363.380	400.675	237.700	-40,7%	-42,0%
Atessa - Veicoli commerciali	4.947	221.200	175.000	209.573	152.000	166.850	149.900	-10,2%	-32,2%
Totale Auto + V.Commerciali	20.774	631.201	462.424	528.108	515.380	567.525	387.600	-31,7%	-38,6%

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annuali dal 2017 al 2023

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero veicoli prodotti							
		31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	31/12/23	23 VS 22
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



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

