

Comunicato Stampa**Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano**

FIM-CISL: produzione Stellantis nei primi 9 mesi, i semiconduttori colpiscono più della pandemia. Nell'auto solo Mirafiori con 500e fa meglio del 2020. Con i veicoli commerciali si raggiunge quota 528.277 (+14,2% rispetto 2020), ma in negativo del -16,3% rispetto 2019. L'11 ottobre incontro con Stellantis al MiSE

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy 2021**

I dati della produzione nei primi nove mesi del 2021 segnano una crescita del +14,2% rispetto al dato relativo all'anno precedente. Secondo i dati rilevati nel corso di quest'anno sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali, 528.277 unità contro le 462.404 del 2020.

Una crescita dei volumi rispetto al 2020 caratterizzato dal blocco produttivo del lock-down.

Se invece i dati di produzione li rapportiamo al periodo pre-covid e quindi al 2019 la situazione è negativa con - 16,3% (631.200 veicoli): per la prima volta sono negativi anche i veicoli commerciali, cosa mai successa negli ultimi 12 anni. L'effetto è in gran parte riconducibile allo stop nelle produzioni determinato dalla mancanza dei semiconduttori. La sofferenza riscontrata nei primi 6 mesi del 2021, si è aggravata nell'ultimo trimestre causando numerosi blocchi produttivi. Nell'auto i semiconduttori stanno determinando dei blocchi produttivi che stanno colpendo più del lock-down del 2020. L'unico stabilimento che non subisce fermate nell'ultimo trimestre è il polo produttivo torinese; in particolare la produzione della 500e, che non può fermarsi per i vincoli sul Co2, per evitare le salatissime sanzioni.

Se analizziamo i dati l'incremento di circa 43.513 veicoli rispetto al 2020, compensano la perdita di circa 12.750 veicoli determinatesi negli stabilimenti di Cassino, Pomigliano e Melfi. La situazione è veramente pesante, nell'ultimo trimestre su circa 50 giorni potenziali di lavoro (65 lavorativi - circa 15 gg ferie), solo il Polo Torinese e Maserati Modena non hanno subito fermate. Per gli altri stabilimenti si riducono i turni e le giornate lavorative utilizzando la Cig: Cassino -38%, Pomigliano - 70%, Melfi -54%. Anche Sevel passata indenne nel primo semestre, si ritrova con una riduzione delle giornate lavorative nel trimestre del 28%. La preoccupazione maggiore è determinata dal fatto che il blocco si è concentrato pesantemente nel mese di settembre e le previsioni sono che la situazione si trascinerà a tutto il primo semestre del 2022. Emblematica la situazione di Melfi che per settembre e ottobre lavorerà 7 giorni ogni mese. Vista la situazione, è certo che non si raggiungeranno nemmeno i 712.000 veicoli dell'anno della pandemia e del lock-down. A livello globale si stima che il contraccolpo sui volumi mondiali impatterà con meno 10 milioni di autovetture.

La situazione del mercato già in sofferenza per la situazione pandemica, con i blocchi causati dalle mancanze di semiconduttori sta peggioreranno, si stanno azzerando anche gli effetti positivi degli ultimi incentivi predisposti dal governo italiano. Il tema delle forniture delle materie prime, dei semiconduttori e dell'avvicinamento della catena del lavoro è un problema di ordine geopolitico che il governo del nostro Paese deve affrontare in maniera strategica. Le nostre preoccupazioni riguardano i lavoratori che sono pesantemente colpiti sul piano del reddito da questa situazione, a cui si aggiungono le preoccupazioni che rischiano di determinarsi a cascata su investimenti e indotto.

- **Situazione investimenti piano industriale FCA Italy 2019-2021**

E' necessario che nell'incontro **dell'11 ottobre al MISE**, che abbiamo ottenuto dopo forti pressioni della Fim-Cisl e delle altre organizzazioni sindacali, Stellantis assicuri e garantisca il completamento dei 5,5 miliardi di investimenti previsti nel piano industriale di FCA per il periodo 2019-2021.

Dopo la partenza a marzo 2021 della produzione di Maserati MC20 a Modena, nei prossimi mesi sono previsti i lanci del Suv Grecale nello stabilimento di Cassino e del Suv di Alfa Romeo Tonale (anche nelle due versioni ibride) a Pomigliano d'Arco e delle due Maserati GT e GC a Mirafiori. Siamo preoccupati per due ordini di problemi: quando calano le vendite e ricavi, gli investimenti potrebbero subire uno spostamento; il secondo ordine di problemi è collegato al problema dei semiconduttori e al lancio commerciale delle nuove auto. Le attese sui nuovi prodotti non possono essere eccessive. Slittamenti temporali sui lanci rischiano di colpire ulteriormente l'occupazione e i salari, è per questo motivo che i vertici di Stellantis devono fornire garanzie ed esplicitare le difficoltà che potremmo avere nei prossimi mesi. In questa situazione, riteniamo che il governo non può assistere passivamente.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali

- **Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nei primi nove mesi del 2021 sono pari a 54.289 unità rispetto alle 10.776 rilevate nel 2020. Il peso maggiore della crescita è stato determinato dalla produzione della 500 bev che, partita nel mese di ottobre 2020, nei primi nove mesi del 2021 si è attestata sulle 38.187 unità. Bisogna poi considerare il totale fermo produttivo nel mese di marzo 2020 causato dalla pandemia. Nei primi nove mesi del 2021, il 78% dei volumi sono rappresentati da 500 bev. è molto probabile che si possano superare la soglia delle 60.000 unità a fine anno. I semiconduttori non hanno impattato negativamente sui volumi, anche perché il gruppo deve produrre volumi nei veicoli full electric per evitare le multe salatissime sul Co2.

Continuano le difficoltà dei modelli Maserati. Le produzioni delle **Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante** con circa 16.102 unità hanno fatto meglio in termini di produzione delle circa 10.776 prodotte nel primo semestre del 2020, ma l'effetto è sempre dovuto in gran parte al blocco produttivo per il lock-down.

Nella più ottimistica delle previsioni per il 2021, stimando le produzioni Maserati del Polo Torinese superiori al 2020, precisamente intorno alle 20.000 unità, ci si attesterebbe comunque a - 60% rispetto ai risultati raggiunti nel 2017. Sia la produzione del Levante che quella di Ghibli e Quattroporte sono da tempo su un turno e per i prossimi mesi è probabile un ricorso all'uso di ammortizzatori sociali.

E' indispensabile per il polo produttivo completare gli investimenti previsti nel vecchio piano FCA, nello specifico diventa necessario la partenza nei prossimi mesi della produzione delle due Maserati GC e GT e completare il processo di elettrificazione. Deve concretizzarsi il progetto Maserati rilanciando le vetture prodotte nel Polo Torinese. Non è possibile dichiarare che Maserati rappresenterà la risposta del lusso del gruppo Stellantis e poi non mettere in atto una strategia di rilancio con investimenti concreti in tempi brevi; per riportare Torino ai volumi del 2017 di oltre 54.000 Maserati.

▪ Maserati Modena

Dal secondo trimestre del 2021 è partita la salita produttiva della supersportiva di **Maserati la nuova MC20**. Nei primi nove mesi dell'anno si sono **prodotte 370** MC20, saturando la capacità produttiva e azzerando gli ammortizzatori sociali. Ora l'aspettativa è di crescere sia in volumi che in occupazione, in particolare nei diretti di produzione. Stanno dando i loro frutti gli investimenti che hanno riguardato tutte le fasi della produzione, tanto che il processo di produzione è stato realizzato interamente nel sito: dalla prima scocca nell'area, al motore, fino alla verniciatura. L'utilizzo degli ammortizzatori sociali si è pressoché azzerato da molti mesi, ed ora l'aspettativa è di crescere sia in volumi che in occupazione, in particolare nei diretti di produzione.

Il mercato ha già risposto bene con l'acquisizione di un'importante portafoglio ordini che da ampia copertura alla capacità produttiva dello stabilimento modenese.

Nei due siti di Modena sono presenti oltre 1200 dipendenti, circa 200 diretti di produzione e 1.000 sono gli ingegneri impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo. Rispetto al futuro del gruppo Stellantis è per noi fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione abbia una sua continuità e sviluppo, non subendo ridimensionamenti.

▪ Cassino

Lo stabilimento di Cassino si è attestato con 32.554 veicoli nei primi nove mesi del 2021, con una perdita di volumi -12,8% rispetto anche al 2020. Se prendiamo a riferimento il periodo pre-covid, la produzione quasi raddoppia nella perdita con circa -21,5% rispetto al terzo trimestre 2019. I semiconduttori assestano un ulteriore colpo alla situazione già fortemente negativa determinatasi nel 2020 con il lock-down. Le produzioni si attestano rispettivamente a **11.281 per Giulia e 21.173 per Stelvio**. E' dal 2017 che continua la flessione sui volumi produttivi dello stabilimento di Cassino. Attualmente lo stabilimento laziale è al 10% -15% della propria potenzialità produttiva.

Il 2021 è stato caratterizzato dal continuo utilizzo di ammortizzatori sociali per mettere in sicurezza l'occupazione, che nel corso dell'ultimo anno e mezzo si è ridotta di oltre 1.000 lavoratori, passando da circa 4300 a 3.289. Solo terzo trimestre si sono persi quasi 20 giorni lavorativi (-38%) rispetto al teorico, che vanno ad aggiungersi ai circa 46 giorni di chiusura collettiva del primo semestre. Nei restanti giorni lavorativi comunque si marcia a velocità ridotta con circa 500 lavoratori giornalmente in CIG. La situazione sta avendo pesanti riflessi anche sull'indotto dello stabilimento. Le produzioni di Giulia e Stelvio, vengono ormai svolte da tempo su un unico turno centrale. La speranza per invertire questa tendenza estremamente negativa è appesa alla partenza delle produzioni del nuovo **SUV Maserati Grecale**, questo anche, se non abbiamo tutte le garanzie che sarà sufficiente ad azzerare l'uso degli ammortizzatori sociali. Continuano le produzioni delle prime pre-serie, anche se la partenza prevista a fine anno non è ancora certa. Incertezza determinata ora dall'approvvigionamento dei semiconduttori, che nel caso del lancio di una nuova vettura, non devono compromettere il successo commerciale con attese interminabili per la consegna. Vista la situazione di sofferenza sui semiconduttori che caratterizzerà anche il primo semestre del 2022, questo aspetto sarà oggetto del confronto con Stellantis nei prossimi giorni a partire dall'incontro in sede ministeriale dell'11 ottobre.

Quindi per il 2021, lo stabilimento sarà condizionato solo dalle performance di Giulia e Stelvio. Con il Maserati Grecale approderà a Cassino anche la piattaforma premium con motorizzazione ibrida che consentirà successivamente, probabilmente nel 2022, di svilupparla anche sugli altri due modelli di Alfa Romeo. Per la FIM-CISL, il futuro piano industriale di Stellantis dovrà prevedere per lo stabilimento di Cassino un forte investimento in nuovi prodotti multimarca del settore premium. Naturalmente vogliamo capire dal gruppo le allocazioni future, viste le dichiarazioni fatte

recentemente dal Ceo di Alfa Romeo Philippe Iparato di “un lancio all’anno dei brand Alfa Romeo, Ds, Lancia fino al 2026.

Melfi

Nel 2020 la sola produzione di Melfi ha rappresentato la metà delle autovetture prodotte da FCA. Dato che viene confermato anche nel 2021 con il 45% delle auto prodotte. Per non sono bastate le 142.458 vetture per lo stabilimento lucano per battere la produzione 2020 nell’anno nero della pandemia, condizionato dalla fermata covid-19. Il dato produttivo rimane fortemente sotto, - 29,3%, rispetto ai nove mesi del 2019 pre-covid, dove le produzioni avevano superato le 200.000 unità. La situazione di flessione del mercato italiano ed europeo ma soprattutto i fermi produttivi generati dalla mancanza dei semiconduttori, hanno pesato enormemente sui risultati dello stabilimento: un terzo delle produzioni in meno. Del resto lo stabilimento lucano, ha lavorato la metà dei giorni lavorativi teorici previsti nel terzo trimestre e la comunicazione di poco più di una settimana di lavoro per ottobre aggiunge forti preoccupazioni.

Nel dettaglio le produzioni della Jeep Compass hanno raggiunto le 37.197 unità, la Jeep Renegade 64.001, la Fiat 500x 41.260.

E’ stimabile che il dato finale annuo sarà ben al di sotto delle 200.000 unità. Numeri così bassi che a Melfi si vedevano prima della salita produttiva del 2015 dei due Suv Renegade e 500x. L’aumento dell’uso della cassa integrazione nei primi sei mesi del 2021 e il ricorso a numerose fermate produttive, aumentato negli ultimi tre mesi, ha condizionato i volumi produttivi.

Si è completata la riorganizzazione che ha riguardato l’area produttiva. In particolare si tratta di un potenziamento in una linea produttiva delle due attuali, con una capacità produttiva intorno alle 400.000, e la creazione di un’area specifica per l’assemblaggio delle batterie, le produzioni di nuovi componenti nelle unità Presse e Plastica e un intervento nella area lastratura. L’accordo ha poi definito interventi di formazione professionali, modalità di incentivazione ad adesione volontaria per evitare esuberi e licenziamenti. L’intesa ha previsto anche l’uso di ammortizzatori sociali per affrontare i cali di produzione e la preparazione alle future produzioni.

Lo stabilimento di Melfi sarà al centro del confronto tra le organizzazioni sindacali, il gruppo Stellantis e il Ministero dello Sviluppo Economico. E’ necessario che anche in sede ministeriale si garantiscano gli impegni presi con gli accordi sindacali in merito alle prospettive future del sito produttivo. Nello specifico il Gruppo Stellantis ha anticipato l’assegnazione allo stabilimento della futura piattaforma Bev STLA Medium, con un’autonomia fino a 700 km e dal 2024 verranno sviluppati quattro nuove vetture completamente elettriche e multibrand, che affiancheranno le attuali produzioni, assicurando prospettive positive per il futuro.

Fca Pomigliano

La produzione nel corso del 3° trimestre 2021 ha raggiunto quota 88.876 unità, in calo anche rispetto alle 91.978 unità prodotte nel 2020 e inferiori del 43% rispetto al periodo pre-covid del 2019. E’ stimabili che le produzioni nel 2021 saranno inferiori a quelle del 2020. Anche a Pogliano i semiconduttori colpiscono più del Covid sulle produzioni della Panda.

Ad oggi lo stabilimento di Pomigliano occupa 4.481 lavoratori, mediamente il 35% della forza è stata in Cassa Integrazione a rotazione nei giorni lavorativi. Nell’ultimo trimestre è lo stabilimento che ha subito più fermate collettive, -70% rispetto ai giorni potenziali produttivi.

I lavori per il nuovo modello Alfa Romeo SUV Tonale sono di fatto quasi completati e hanno riguardato gli investimenti in lastratura, in verniciatura e la ex-area 147. Il Ceo di Alfa ha

recentemente confermato la partenza della produzione a marzo 2022 e la vendita sul mercato a giugno. Nel prossimo incontro chiederemo assicurazioni e garanzie su tutto questo, perché anche per il Tonale non vorremmo che le problematiche sui microchip facessero slittare ulteriormente la partenza della produzione.

Con la partenza della produzione del nuovo SUV Alfa Romeo e la produzione dei vari modelli della Panda ci sono le condizioni per una saturazione degli impianti e la piena occupazione di Pomigliano. Il problema principale di Pomigliano è avere le garanzie fino a quando è prevista la produzione dell'attuale modello della Panda ed avere risposte nel futuro piano industriale di Stellantis. Se la produzione della Panda arriverà fino al 2023 o 2024, dobbiamo sapere o la conferma della produzione anche della futura nuova Panda o la certezza dell'assegnazione di un nuovo altro modello in grado di saturare la capacità produttiva dello stabilimento. Per la FIM-CISL questa è una questione irrinunciabile, non sarebbe più socialmente sostenibile un'ulteriore periodo di utilizzo degli ammortizzatori sociali dopo il lancio della nuova vettura.

▪ **Sevel – Atessa**

Le produzioni nei veicoli commerciali pesano per oltre il 40% del totale della produzione semestrale. Con 209.573 veicoli commerciali prodotti si è incrementato del 19,8% la produzione del 2020, ma con questo trimestre a causa dei fermi per i semiconduttori non si è riusciti per la prima volta a fare meglio rispetto alla produzione 2019 pre-covid. Dal mese di maggio si era partiti con i 18 turni e questo aveva consentito una spinta nei volumi tanto da ipotizzare di superare la soglia dei 300.000 veicoli commerciali, quota mai raggiunta dallo stabilimento di Val di Sangro. Purtroppo questo obiettivo, che era concretamente alla portata non verrà raggiunto per le giornate di fermo produttivo che per la prima volta hanno colpito nell'ultimo trimestre anche lo stabilimento di Sevel. Si sono perse tre settimane di lavoro, precisamente 14 giorni lavorativi -28% e tutto questo ha impattato negativamente sui livelli occupazionali del sito. L'azienda unilateralmente ha proceduto a portare a 15 turni lo stabilimento con un contraccollo occupazionale di circa 950 lavoratori. Questo ha determinato l'interruzione delle trasferte di circa 650 cassintegrati del Gruppo e oltre 300 lavoratori in somministrazione. Non abbiamo condiviso questa scelta che ha determinato la perdita secca del lavoro di molti giovani entrati in azienda. Si poteva tranquillamente intervenire utilizzando ammortizzatori mantenendo l'occupazione, visto che i volumi degli ordini sono molto importanti è solo un problema temporaneo determinato dalle forniture dei semiconduttori. E' aperta una fase di conflitto con l'azienda, per noi è indispensabile trovare delle soluzioni positive sia per i lavoratori in somministrazione ancora in forza in azienda (circa 450), che per gli oltre 430 lavoratori a cui è stato interrotto il contratto nel 2021.

Per la FIM-CISL è indispensabile intervenire immediatamente per costruire percorsi di assunzioni dirette dei lavoratori per i lavoratori in somministrazione a tempo indeterminato, che operano con continuità e senza interruzioni da tempo in Sevel. Nello stesso tempo è necessario individuare una serie di strumenti di tutela, a partire dal diritto di precedenza alle future assunzioni per i lavoratori che hanno perso il lavoro.

Il Ducato Elettrico è entrato in produzione, pensiamo che sia altrettanto importante che anche la tipologia ad idrogeno sia sviluppata per il futuro. Su questo ultimo aspetto sta pesando pesantemente il fatto che nel nostro paese non ci sono centri di distribuzione diffusi. E' necessario che il governo si concentri a costruire una rete per la distribuzione dell'idrogeno. E' necessario poi capire da Stellantis a partire dall'incontro di lunedì prossimo, come si prosegue con gli investimenti sulla struttura e gli impianti e verificare con costanza e attenzione che gli equilibri interni al gruppo Stellantis, con lo stabilimento Polacco, non determinino impatti negativi per il futuro. Nello specifico vogliamo che anche a livello ministeriale venga confermato e ci sia un impegno preciso che le tipologie di produzioni sullo stabilimento polacco non sono sostitutive di quello Italiano.

- **L'incontro dell'11 ottobre al Ministero dello Sviluppo Economico con il Gruppo Stellantis. Il Governo Italiano deve costruire con le organizzazioni sindacali le garanzie necessarie per assicurare una prospettiva industriale e occupazionale per tutti gli stabilimenti e strutture/enti nel nostro Paese**

Nell'ultimo periodo abbiamo portato il confronto anche a livello governativo per il gruppo Stellantis e per il settore automotive. Precisamente nella sede del Ministero dello Sviluppo Economico, perché riteniamo come FIM-CISL importante il ruolo che il governo italiano può svolgere, sia in termini di garanzie, ma soprattutto per le scelte di sostenibilità sociale strettamente correlate alla transizione ecologica verso le motorizzazioni più green, alla connettività, alla guida autonoma, che caratterizzeranno il futuro del settore automotive e quindi del maggior produttore presente nel nostro Paese.

Non siamo alla discussione del piano industriale di Stellantis, ma siccome il futuro piano viene costruito in progressione, è indispensabile che l'interlocuzione con il Gruppo, alla presenza anche del governo, sia costruttiva e abbia una sua continuità nell'assicurare stati di avanzamento positivi. E' per questo motivo, che dopo l'accordo sottoscritto per lo stabilimento di Melfi, la futura piattaforma media elettrica e i quattro modelli multi marca, che a partire dal 2024 affiancheranno le produzioni già presenti, si debba esplicitare davanti al Governo del nostro Paese gli impegni presi, per metterli in sicurezza.

Con l'assegnazione in Italia e a Termoli di una delle cinque Gigafactory abbiamo acquisito come FIM-Cisl insieme alle altre organizzazioni sindacali un altro importante risultato per l'Italia che mette in sicurezza anche il futuro degli altri stabilimenti di Stellantis e da una risposta positiva al settore. Anche questo impegno dovrà trovare riscontro in un accordo sindacale e in un impegno preciso del gruppo Stellantis e del Governo Italiano.

E' fondamentale ora nel confronto che si apre con il gruppo Stellantis, comprendere le strategie rispetto alle altre fabbriche che producono i motori endotermici, abbiamo ancora realtà importanti come lo stabilimento di Cento e Pratola Serra e la strada per la riconversione delle fabbriche meccaniche, che coinvolge anche gli stabilimenti di Verrone e le meccaniche di Mirafiori. Abbiamo davanti a noi poco tempo rispetto all'interruzione delle motorizzazioni diesel e benzina previste in Europa nel 2035. Per noi la transizione ecologica è importante, ma deve essere accompagnata da una sostenibilità sociale che non può prevedere licenziamenti, ma reindustrializzazioni e riqualificazioni, e questo riguarda sia per Stellantis che il settore automotive.

Dai dati di produzione che abbiamo elaborato è evidente la situazione di criticità che già versano gli stabilimenti italiani, con l'utilizzo di ammortizzatori sociali per far fronte alla "dissaturazione" degli impianti, si è ulteriormente aggravata dalla crisi generata dalla mancanza dei semiconduttori. Dal nostro punto di vista, tutto questo non può impattare sulle scelte di strategie del gruppo Stellantis per il futuro, semmai deve interrogare il Gruppo e il governo ad una politica di riduzione della distanza catena del lavoro e una politica di produzione e approvvigionamento anche di altri componenti nel nostro paese e non delocalizzata. A riguardo come Fim-Cisl pensiamo che per i semiconduttori il Governo e Stellantis devono mettere in atto tutte le iniziative volte ad insediare una fabbrica di semiconduttori nel nostro Paese.

Dalla nostra analisi emerge chiaramente la necessità di un piano industriale di Stellantis che si ponga l'obiettivo di assegnare nuovi modelli agli stabilimenti italiani utilizzando le quattro nuove

piattaforme elettriche annunciate dal Ceo Carlos Tavares. E' stato fatto per Melfi anticipandoci il piano sulle quattro nuove vetture multibrand sulla STLA Medium, deve essere completato per tutti i siti produttivi a partire dai brand che caratterizzano le produzioni italiane (Maserati e Alfa Romeo). Se il Ceo di Alfa Romeo afferma nei giorni scorsi che ogni anno ci sarà un lancio produttivo di Alfa Romeo e Lancia, la discussione con Stellantis deve trovare una concreta risposta rispetto alle allocazioni nei vari stabilimenti.

E' fondamentale che il vecchio piano industriale di FCA 2019-2021 venga completato, ma è altrettanto indispensabile che le sinergie e i vantaggi su piattaforme e modelli devono essere orientati per affrontare positivamente i cambiamenti in atto, soprattutto senza mettere in pericolo l'occupazione, gli stabilimenti e tutti gli enti e servizi, costruendo un piano industriale forte e strategico. Abbiamo ottenuto importanti risultati sugli impegni di prospettiva per due stabilimenti come Melfi e Termoli, ora deve essere fatto per ogni stabilimento ed ente del Gruppo in Italia.

Per la FIM-CISL sarà fondamentale che il confronto in sede ministeriale sul nuovo piano industriale ottenga stati di avanzamento concreti e positivi su tutti gli aspetti: dalle assegnazioni delle future piattaforme e delle nuove produzioni, al ruolo assegnato all'Italia nei vari ambiti a partire dalla ricerca, al rilancio dei marchi italiani come Alfa Romeo, Maserati, Fiat e 500 e sviluppare ulteriormente le produzioni Jeep, oltre la possibilità di produrre vetture di altri marchi del gruppo nel nostro Paese. L'obiettivo principale rimane la garanzia di mettere in sicurezza gli stabilimenti e l'occupazione.

Torino, 8 ottobre 2021

FCA: Volumi Produttivi dal 2013 al 30 settembre 2021

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte										
		31/12/13	31/12/14	31/12/15	31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	30/09/20	30/09/21	21 VS 20
Polo Produttivo Torinese	3.915	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	10.776	54.289	
Maserati Modena	1.350	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	0	537	
Cassino	3.289	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	37.315	32.544	-12,8%
Pomigliano	4.481	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	91.978	88.876	-3,4%
Melfi	7.200	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	147.335	142.458	-3,3%
<i>Tot FCA Auto</i>	<i>20.235</i>	<i>384.550</i>	<i>394.480</i>	<i>659.294</i>	<i>712.956</i>	<i>743.454</i>	<i>667.526</i>	<i>525.664</i>	<i>460.610</i>	<i>287.404</i>	<i>318.704</i>	<i>10,9%</i>
Sevel - Fiat Professional	5.940	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	175.000	209.573	19,8%
Totale	26.175	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	462.404	528.277	14,2%

Stabilimento	numero vetture prodotte		
	30/09/19	30/09/21	21 VS 19
Polo Produttivo Torinese	11.931	54.289	
Maserati Modena	890	537	-39,7%
Cassino	41.461	32.544	-21,5%
Pomigliano	154.261	88.876	-42,4%
Melfi	201.457	142.458	-29,3%
<i>Tot FCA Auto</i>	<i>410.000</i>	<i>318.704</i>	<i>-22,3%</i>
Sevel - Fiat Professional	221.200	209.573	-5,3%
Totale	631.200	528.277	-16,3%

Stabilimenti	gg. lavorativi	
	ultimo III° Trim 2021	var.
Polo Produttivo Torinese	53	-
Maserati Modena	50	-
Cassino	31	-38%
Pomigliano	15	-70%
Melfi	23	-54%
Sevel - Fiat Professional	36	-28%



Ufficio Stampa

FEDERAZIONE ITALIANA METALMECCANICI