

## Comunicato Stampa

### Dichiarazione del nazionale FIM-CISL, responsabile settore automotive, Ferdinando Uliano

**Stellantis: le produzioni dei motori 2021 non recuperano la perdita covid del 2020.  
Dal 2016 ad oggi persi il 35% dei volumi.**

**La componentistica più esposta alla transizione ecologica al centro della recente visita del  
Ceo Tavares.**

Le produzioni dei motori Stellantis nel 2021 con circa 637.400, non migliorano il dato 2020 fortemente condizionato dal blocco produttivo determinato dal lockdown. Negli ultimi 5 anni la produzione dei motori tradizionali subisce **una perdita complessiva nelle produzioni italiane del 35%**, determinando nel contempo una **riduzione occupazionale di oltre 1.174 lavoratori**, se si considera anche l'occupazione persa nelle fabbriche delle meccaniche di Mirafiori e di Verrone collegate strettamente alle produzioni dei motori tradizionali.

Quello dei motori tradizionali è il settore dell'auto più coinvolto nella transizione ecologica e più esposto ai rischi occupazionali e di prospettiva industriale. Le limitazioni imposte con **lo stop produttivo nel 2035 per le autovetture e il 2040** per i veicoli commerciali si impongono nel breve periodo scelte necessarie per la reindustrializzazione degli stabilimenti e per la riconversione delle competenze professionali dei lavoratori. L'arco temporale che abbiamo di fronte è molto stretto e servono risposte che rassicurino nel breve periodo sia i lavoratori che il Paese. Gli stessi obiettivi annunciati da Stellantis entro il 2030, 70% di elettrico nelle produzioni per Europa e 40% per gli USA evidenziano la necessità e l'urgenza di individuare garanzie per le prospettive future di **oltre 7.000 lavoratori in Italia del gruppo che operano sui motori tradizionali, che si raddoppia se consideriamo anche l'indotto ad esso collegato.**

La recente visita del Ceo di Stellantis agli stabilimenti di motori italiani di Termoli e Pratola Serra e le dichiarazioni pubbliche in merito alla transizione verso le motorizzazioni elettriche e alla futura Gigafactory di Stellantis in Italia, evidenziano la drammaticità di ricadute sociali, se non verranno adottate delle scelte precise nel nostro Paese.

Il Ceo di Stellantis è stato chiaro sul tema dell'incentivazione all'acquisto dei veicoli elettrici e Ibridi. Il costo di una vettura elettrica è superiore al 50% di quella con motorizzazioni tradizionali, si raggiungerà la parità nei costi nei prossimi tre/quattro, senza sostegni alla domanda si avranno contraccolpi negativi sui volumi produttivi e ristrutturazioni con ricadute sociali. Sulla Gigafactory non si comprende come mai il Gruppo e il Governo in sette mesi non siano ancora riusciti a concludere positivamente l'accordo.

Come FIM-CISL riteniamo non si possa attendere ulteriore tempo, chiediamo una convocazione urgente del tavolo Stellantis presso il Ministero dello Sviluppo Economico. Siamo alla vigilia della presentazione del primo piano industriale del gruppo, non possiamo andare a questo appuntamento in una situazione di indeterminatezza su scelte strategiche per il gruppo Stellantis e il settore dell'automotive.

Le pressioni fatte dal sindacato sul Governo e su Stellantis han portato nel giugno scorso a definire un impegno preciso sulla costruzione della terza **Gigafactory** in Italia, vincendo la competizione con altri paesi. Questa scelta dà una prospettiva e sicurezza anche a tutte le realtà di assemblaggio di Stellantis. Senza Gigafactory in prospettiva tutti gli stabilimenti sono a rischio. Su Termoli dovremo discutere il piano industriale della Gigafactory in dettaglio: partenza investimento, perimetro tutela occupazionale, governo della transizione, percorsi formativi per il cambio delle competenze professionali.

Sono ancora aperte le partite per gli altri stabilimenti di motori: Pratola Serra e VM di Cento e due stabilimenti che lavorano sui cambi: Mirafiori e Verrone.

Se su **Pratola Serra** l'assegnazione dei motori euro 7 diesel B22 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo Stellantis è positiva perché consentirà dal 2024 un potenziale raddoppio dei volumi, tutti i veicoli di Sevel e quelli del futuro stabilimento polacco, bisognerà verificare quanti motori diesel verranno erosi dai nuovi motori elettrici e ad idrogeno che iniziano ora ad equipaggiare i veicoli commerciali di Stellantis. Rimane comunque il problema di prospettiva che si genererà a seguito dello stop delle produzioni di motori diesel dal 2040 imposto dall'Europa.

La situazione più critica è certamente quella dello stabilimento di **Cento di Ferrara** dove gran parte delle produzioni sono sul motore diesel V6, che motorizza molte vetture del mercato nord americano. Lo stabilimento di Cento ha assistito ad un crollo occupazionale maggiore negli ultimi 5 anni pari al **- 36%** della forza occupazionale e del 17% dei volumi. Nel corso del 2021 si è continuato ad utilizzare ammortizzatori sociali che hanno coinvolto il 35% dei lavoratori, per circa 30 giorni. Nonostante gran parte delle produzioni sono destinate al mercato americano, dove gli obiettivi per elettrico sono meno stringenti (40% nel 2030), si sono riscontrati alcuni blocchi nei progetti di sviluppo del V6 di 4° generazione che ci preoccupano fortemente. Ad oggi è in corso solo sviluppo di mantenimento dell'attuale motore V6, nelle varie versioni che potrebbe consentire la produzione fino al 2023, è necessario avere una risposta concreta su questo aspetto che rischia di creare una situazione drammatica allo stabilimento centese.

Anche stabilimenti piemontesi del **Powertrain di Verrone e Mirafiori**, dove operano **1.518** lavoratori, e dove si producono i cambi sono strettamente collegati al tema del cambio delle motorizzazioni, come anche una parte dei lavoratori degli Enti Centrali di Torino. E' indispensabile comprendere quale strategia di garanzia e sviluppo da mettere in atto. Senza dimenticarci gli oltre **1.026 lavoratori che oggi lavorano alle fonderie Teksid di Carmagnola** dove si producono Teste cilindri e basamenti per motori diesel e benzina.

Per noi è fondamentale che si apra nei prossimi giorni con i vertici di Stellantis Europa e con il Ministero dello Sviluppo Economico un tavolo di discussione su come governare questo processo che vedrà una erosione nei volumi sui motori endotermici e definire quali sono gli interventi di "reindustrializzazione" sia sul fronte della componentistica elettrica, che ruoterà intorno alle **nuove motorizzazioni**, ma anche al tema dei **semiconduttori** quale strategie il gruppo vuole attuare per spostare la catena delle forniture nel nostro Paese. La nuova componentistica insieme alla guida autonoma e più in generale quello che la rivoluzione digitale sta portando dentro le autovetture sono ambiti che possono essere oggetto di un processo di reindustrializzazione su cui costruire soluzioni. Ci sono aspetti di cambiamento delle competenze professionali che dovranno investire i lavoratori sia negli ambiti della ricerca che della progettazione ma anche della fabbricazione. Ci aspettiamo che anche le istituzioni, da quelle locali a quelle nazionali, facciano fronte comune con le organizzazioni sindacali per accompagnare e mettere sotto tutela sociale ed economica queste importanti realtà industriali del nostro territorio, a patire dall'utilizzo dei fondi del PNRR.

Gli importanti risultati finanziari e i risparmi ottenuti nelle sinergie sono stati raggiunti grazie al contributo dei lavoratori, devono essere orientati a governare il cambiamento mettendo in sicurezza le fabbriche e l'occupazione.

## Scheda Fabbriche Motori Gruppo Stellantis

(dati elaborati da FIM CISL)

Stabilimenti motori	produzione motori Stellantis Italia						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	21vs'20
FCA VM CENTO PWT	70.000	55.000	58.652	39.281	37.631	58.000	<b>54%</b>
FCA TERMOLI PWT	619.000	696.400	722.000	694.600	360.000	330.100	<b>-8,3%</b>
FCA PRATOLA SERRA PWT	290.000	310.000	210.000	250.000	240.000	249.300	<b>3,9%</b>
<b>Totale</b>	<b>979.000</b>	<b>1.061.400</b>	<b>990.652</b>	<b>983.881</b>	<b>637.631</b>	<b>637.400</b>	<b>-0,04%</b>

Occupati diretti stab motori	2016	2017	2018	2019	2020	2021	21vs'20
FCA VM CENTO PWT	1.225	1.151	1.085	1.007	938	779	<b>-17,0%</b>
FCA TERMOLI PWT	2.522	2.525	2.827	2.594	2.569	2.373	<b>-7,6%</b>
FCA PRATOLA SERRA PWT	1.808	1.812	1.807	1.793	1.776	1.714	<b>-3,5%</b>
<b>Totale</b>	<b>5.555</b>	<b>5.488</b>	<b>5.719</b>	<b>5.394</b>	<b>5.283</b>	<b>4.866</b>	<b>-7,9%</b>

Occupati stabilimenti di Cambi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	21vs'20
Mirafiori PWT	1.328	1.270	1.225	1.078	1.102	1015	<b>-7,9%</b>
Verrone PWT	675	659	701	635	600	503	<b>-16,2%</b>
<b>Totale</b>	<b>2.003</b>	<b>1.929</b>	<b>1.926</b>	<b>1.713</b>	<b>1.702</b>	<b>1518</b>	<b>-10,8%</b>

### Focus sulle fabbriche motori di STELLANTIS ITALIA:

#### Cento - VM Motori

- Occupa attualmente n. 779 dipendenti.
- Vengono prodotti i grandi motori Diesel.
  1. Motori V6 per le autovetture
  2. Motori diesel per il settore Industriale e Marino.

Con i Motori V6 si equipaggiano in particolare autovetture per il mercato USA come RAM, Wrangler, Wrangler pick-up. Nell'ultimo periodo preoccupano in particolare alcune scelte che hanno portato al blocco di alcuni progetti di ricerca e sviluppo. Nello stabilimento di Cento sono presenti circa 170 lavoratori tecnici impegnati nella ricerca, sviluppo e progettazione, calati di 35 unità nell'ultimo anno. Lo stabilimento sta viaggiando alla metà della propria capacità produttiva che complessivamente è di 80.000 motori auto e circa 12.000 industriali/marini.

La Ford ha smesso di fare la versione diesel del modello F150, ne ha beneficiato il RAM motorizzato con V6. E' In corso solo sviluppo di mantenimento dell'attuale motore V6, nelle varie versioni, che potrebbe consentire la produzione fino al 2023 (Ram gladiator e wrangler).

L'azienda ha sospeso lo sviluppo per un nuovo motore V6 di nuova generazione 4.

### **Utilizzo di ammortizzatori sociali.**

Gli ammortizzatori nel corso del 2021 che coinvolgono mediamente il 35% del totale degli occupati della Vm di Cento, sono stati di circa 30 giorni.

### **Pratola Serra - Motori**

- Occupa attualmente 1783 lavoratori
- Vengono prodotti Diesel per autovetture nello specifico:
  1. Ducato 2.2 euro 6dfinal 140 160 180 200 210 cv
  2. Ducato 2.0 euro 6dfinal 140 170 cv
  3. Motore 1.6 JTD euro 6dfinal 120 130 140 cv
  4. Motore 1.8 Tbz alluminio da 190 210 cv

Dal 1 semestre 2021 lo stabilimento è stato preparato ad accogliere i motori diesel sul veicolo commerciale Ducato assemblato nello stabilimento di Sevel in Val di Sangro. La produzione è partita dal secondo semestre 2021, nel momento in cui sono state interrotte le forniture dallo stabilimento powertrain di FPT Foggia (Gruppo CNHI).

La produzione di mascherine covid-19, iniziata nel 2020 occupando circa 400 persone, è terminata il 31 dicembre 2021.

Per il 2022 attualmente sono previste produzioni per 170.000 motori per i veicoli commerciali e circa 120.000-150.000 per le motorizzazioni diesel sugli autoveicoli.

Dal 2024 Stellantis allocherà a Pratola Serra le motorizzazioni che equipaggiano tutti i veicoli commerciali del gruppo. Questo aumenterà sicuramente in maniera importante i volumi produttivi assegnati allo stabilimento. Si può stimare che nella prima fase solo per i motori diesel destinati ai veicoli commerciali potrebbero andare oltre le 300.000 unità. Naturalmente sarà necessario monitorare il calo che fisiologicamente avverrà ai veicoli equipaggiati con i motori diesel nei prossimi anni fino allo stop produttivo nel 2040 imposto dai vincoli Europei. Sarà fondamentale capire come la transizione si svilupperà, per intervenire successivamente con un'azione di reindustrializzazione quando i volumi, in prossimità dello stop produttivo, inizieranno a diminuire in maniera consistente.

### **Utilizzo di ammortizzatori sociali 2021.**

Dal 1.1.21 al 31.12.21 si sono fatti circa 40 gg. di Cig nella area produttiva motori. Praticamente lo stabilimento va in Cassa Integrazione mediamente 8 -10 gg mese

### **Termoli - Motori e Cambi**

- **Occupi attualmente n.2373 lavoratori**
- Vengono prodotti i motori a Benzina e Cambi.
  1. Motori Fire 8V e 16V; il 2.0 T4 GME; e il 2.9 V6; GSE
  2. Produzione del cambio C520 e C546.

La produzione del motore GSE, prodotto anche nello stabilimento di Bielsko-Biala in Polonia, è iniziata nel secondo semestre del 2021, con un ritardo di alcuni mesi rispetto alle previsioni programmate alla fine del I° trimestre. La produzione dei motori benzina GSE è importante in quanto è una versione a

benzina che può motorizzare le autovetture ibride e quindi avere una crescita in termini di volumi nei prossimi anni.

Fino a che non partirà la terza Gigafactory, il forte investimento per la produzione di batterie nel nostro Paese è previsto nel 2025. Fino a quella data le attività di Termoli dovranno reggersi, oltre che sulle produzioni di Cambi, sulle produzioni di motori a benzina, in particolare quelli che potranno accompagnare le versioni ibride.

- **Utilizzo di ammortizzatori sociali nel 2021.**

Da inizio anno mediamente 200 sono in Cig sui motori per i primi sei mesi, mentre sui cambi le 400 persone impiegate hanno lavorato 4 mesi su 6. Nella seconda parte dell'anno, condizionato dai fermi produttivi a seguito del calo dei volumi per i semiconduttori, i fermi produttivi hanno determinato mediamente un'attività lavorativa non più di 10 giorni al mese.

Ufficio Stampa Fim Cisl  
22 Gennaio 2021