

Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

FIM-CISL: Stellantis produzione 1° Trimestre 2022 a 180.175 vetture (-13,5 %), in flessione rispetto al 2021 per mancanza di semiconduttori, che impattano negativamente su Melfi e i veicoli commerciali di Sevel.

Dal Polo produttivo torinese con la 500e il contributo maggiore in termini di crescita

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy 1° trimestre 2022**

I dati della produzione nei primi tre mesi del 2022 segnano un dato ancora negativo pari ad una riduzione del **-13,5% rispetto al 2021**. Nello specifico nel 1°trimestre del 2022 sono state prodotte, **tra autovetture e furgoni commerciali, 180.174 unità contro le 208.242 del 2021**. La produzione di autovetture, pari a 123.484 segna un -2,6%, mentre quello relativo ai veicoli commerciali segna una pesante riduzione del 30,4% in termini di volumi pari a 24.790 veicoli commerciali.

Se i dati di produzione li rapportiamo al periodo pre-covid e quindi al 2019, la situazione mantiene lo stesso livello di perdita complessiva nei volumi con un - 13,2% (auto+veicoli commerciali), con le autovetture in forte peggioramento a -9,4% e i veicoli commerciali a - 20,5%. L'effetto è in gran parte riconducibile allo stop nelle produzioni determinato dalla mancanza dei semiconduttori. Sui fermi produttivi hanno poi inciso anche se in minima parte anche le difficoltà causate dal fermo dei trasporti. La carenza di semiconduttori ha iniziato a riscontrarsi in termini di blocchi produttivi già nei primi mesi del 2021, ma si è aggravata pesantemente nella seconda parte del 2021 e continua in maniera molto significativa anche nel primo trimestre 2022, una situazione che condiziona tutto l'anno. **Il 2022 dall'andamento di questi primi tre mesi, si sta prefigurando come il quinto anno consecutivo di flessione delle produzioni Stellantis nel nostro Paese**. Se nell'arco temporale di quattro anni, 2017-2021, si era perso il 35% della produzione complessiva da 1.035.454 a 673.475, il 45% nelle sole autovetture (da 743.454 a 408.526), con la tendenza di ulteriore riduzione generata nei primi 3 mesi 2022 **rischiamo di scendere, su base annua, sotto le 600.000 unità (-42% rispetto 2017) complessive tra auto e commerciali, con una produzione auto sotto le 400.000 (-48% rispetto 2017)**.

Le situazioni più pesanti nella perdita dei volumi si riscontrano nei due stabilimenti, Melfi (-22,4%) e Sevel (-30,4%), che in negli ultimi anni rappresentavano i Plant italiani con il maggior numero di quantità prodotte.

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. Lo scoppio della guerra in Ucraina può solo peggiorare ulteriormente il problema del reperimento e del costo delle materie prime. Le preoccupazioni nostre riguardano i lavoratori che sono pesantemente colpiti sul piano del reddito e dell'occupazione da questa situazione, oltre alle ripercussioni negative che si stanno determinando a cascata in tutto il settore. Nel settore dell'automotive non si era mai determinata una situazione di questa portata: le case automobilistiche non riescono materialmente a soddisfare gli ordini già acquisiti.

Anche il ritardo del provvedimento degli incentivi sulla mobilità sostenibili, ha certamente influito sulla domanda dei consumatori e di conseguenza anche sui volumi.

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

Sono praticamente nella fase di completamento gli ultimi investimenti previsti dal piano 2019-2021 di 5,5 miliardi di FCA. L'anno 2021 nel primo trimestre era partita a pieno regime la produzione di **Maserati MC20 a Modena, quest'anno è l'anno del Suv Grecale nello stabilimento di Cassino e del Suv di Alfa Romeo Tonale** (anche nelle due versioni ibride) a Pomigliano d'Arco, con le previste salite

produttive entro il II° trimestre. **Le due Maserati GT e GC** verranno prodotte nel Polo Torinese nell'ultimo trimestre 2022.

- **Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali**

- **Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nel I° trimestre 2022 sono pari a 21.870 unità rispetto alle 18.311 rilevate nel 2021 (+19%). Il peso maggiore della crescita continua ad essere determinato dalla produzione della 500 bev che, partita nel mese di ottobre 2020, nel 2021 si è attestata sulle 53.819 unità. Dal 10 gennaio la linea della 500e è partita su due turni, raddoppiando l'attuale produzione, che mediamente oggi si assesta su circa 316 vetture al giorno. L'attuale andamento fa prefigurare un 2022 con oltre 65.000 Fiat 500e prodotte. Naturalmente semiconduttori permettendo, che a tutt'oggi hanno risparmiato lo stabilimento di Torinese con la perdita di solo n. 3 turni di fermo, che verranno poi recuperate a livello produttivo.

L'83% dei volumi dello stabilimento torinese sono rappresentati da 500 bev, il restante 17%, pari a 3.750, è rappresentato dalle produzioni Maserati Levante, Ghibli e Quattroporte che dal 17 gennaio 2022 sono tutte prodotte sulla "Linea Maserati" di Mirafiori, che marcia solo su un turno. Questo scostamento della partenza della produzione, dovuto alla preparazione della produzione di Quattroporte e Ghibli a Mirafiori, ha influito sulla produzione del I°trimestre che è stata inferiore del 29% rispetto al 2021 (5.309). Il consolidamento delle produzioni Maserati a Mirafiori, affiancato ad un impegno preciso di garanzia sull'investimento **a partire dal 2024 della futura piattaforma elettrica folgore di Maserati**, consentirà un ammodernamento **entro il 2025** di tutte le auto Maserati con le nuove motorizzazione, dando prospettiva al sito produttivo e creando le condizioni di migliori certezze sugli aspetti occupazionali.

Nel frattempo sono in fase di completamento gli investimenti previsti dal vecchio piano FCA e la conseguente **partenza produttiva verso la fine del II° semestre, su una nuova piattaforma elettrificata, delle due nuove Maserati Gran Turismo e Gran Cabrio**, la cui versione full-elettrica è già prevista per il 2023, a cui si aggiungerà **dal 2024 la sostituzione dei modelli berlina E/E+ (attuale segmento di Ghibli e Quattroporte) e Levante**. Sul mondo Maserati ci sono molte aspettative, il Piano "dare Forward 2030" presentato da Ceo Carlos Tavares, pone al centro della strategia del gruppo Stellantis l'incremento di tre volte del peso delle nuove auto dei segmenti dei veicoli premium e di lusso "Maserati, Alfa Romeo, Lancia e Ds", i ricavi aumenteranno di quattro volte e la redditività di cinque volte entro il 2030. Le aspettative di Torino sono innanzitutto di ritornare ai livelli 2017 dove i volumi Maserati erano esattamente il doppio di quelli raggiunti nel 2021. La decisione del nostro Governo di prevedere finalmente, anche per il nostro Paese, gli **incentivi per l'acquisto di auto con motorizzazioni elettriche e ibride**, prevedendoli anche per i prossimi anni, consentirà di avere un quadro di riferimento certo e utile per i consumatori con impatti positivi sulla produzione.

- **Maserati Modena**

La supersportiva di Maserati la nuova MC20, fin dal suo lancio produttivo nel mese di aprile 2021 ha saturata la capacità produttiva del Plant di Modena azzerando l'uso degli ammortizzatori sociali. Nel plant modenese si è lavorato a pieno regime. **I volumi di MC20 sono in continua crescita e hanno raggiunto nel primo trimestre del 2022 le 310 unità**. Poco significativi i raffronti con 2020 e 2021 in quanto si era nella fase di preparazione della nuova area produttiva e del lancio della Maserati MC20. E' molto probabile che **nel corso del 2022 si supererà la soglia delle 1.000 Maserati MC20**. Un traguardo significativo che potrebbe anche portare ad un incremento dell'organico nei mesi successivi, in particolare nei diretti di produzione. Gli investimenti (dalla scocca nell'area, al motore, fino alla verniciatura) fatti stanno trovando un riscontro nei livelli di qualità e di efficienza del prodotto con risultati riconosciuti anche dal mercato. che hanno riguardato tutte le fasi della produzione del sito hanno migliorato i livelli di qualità e di efficienza. Nel nuovo piano industriale è prevista entro il 2025 una versione full electric sulla piattaforma Folgore.

Nei due siti di Modena oltre ai circa 200 diretti di produzione, sono impiegati circa 900 ingegneri impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo che sono al servizio di tutte le realtà Stellantis, per noi è fondamentale che questa importante realtà legata all'ricerca e alla progettazione, abbia una sua

continuità e sviluppo e non subisca ridimensionamenti. Le recenti comunicazioni del Gruppo negli incontri fatti in sede ministeriale confermano l'importanza delle aree di ricerca e sviluppo nel nostro Paese, anzi si prevedono investimenti su elettrico, connettività, software e guida autonoma.

▪ **Cassino**

La produzione nel I° trimestre è di 13.745 unità che, rapportate al risultato negativo raggiunto nel 2021, sembrerebbe riscontrare una certa crescita. Ma tutto ciò non deve trarre in inganno, infatti la produzione è simile al primo trimestre del 2020, anno del lockdown e del fermo produttivo. Se un raffronto deve essere fatto bisogna osservare il 2017, dove le produzioni erano esattamente il doppio. Dal 2017 che lo stabilimento continua a perdere volumi e occupazione. Si è perso oltre il 65% della produzione e oltre 1100 occupati. Nella produzione del I° trimestre 2022, il 37% è rappresentato da Alfa Romeo Giulia e il 63% dall'Alfa Romeo Stelvio. **La produzione è stata condizionata da un continuo stop produttivo determinato dalla mancanza di semiconduttori, nei primi tre mesi sono state complessivamente 16 giornate lavorative**, coperte in parte con CDS e con recuperi produttivi da effettuare nei prossimi mesi. Nei restanti giorni lavorativi comunque si è marciato a velocità ridotta con circa 420 lavoratori giornalmente in CIG. Le produzioni di Giulia e Stelvio, vengono svolte da tempo su un unico turno centrale. Nel corso del 2021 i fermi produttivi avevano raggiunto circa 92 giorni. Anche nel I° trimestre si sono prodotte le pre-serie del nuovo SUV **Maserati Grecale. Nell'ultimo incontro al Ministero dello Sviluppo Economico, dopo la presentazione del piano ci è stata comunicata la partenza della produzione dal secondo trimestre del 2022. Nell'incontro del 31 marzo di quest'anno il Ceo di Stellantis Carlos Tavares ha affermato che il SUV Grecale ha un livello di perfezione e qualità superiore ai concorrenti tedesche e questo rappresenterà un elemento importante per il successo in termini di volumi.** Con la partenza delle produzioni del nuovo SUV è **fondamentale che nel 2022 si inverta la tendenza fortemente negativa dello stabilimento di Cassino, e per la FIM-CISL significa azzerare l'uso degli ammortizzatori sociali e costruire le condizioni per accogliere altre nuove vetture del segmento premium e del lusso.** Nell'incontro post presentazione del Piano Stellantis, Cassino è stato descritto come la "Casa dell'Alfa Romeo", è uno stabilimento con una capacità produttiva di circa 300.000 auto, quindi se la strategia è quella di quadruplicare i ricavi nel segmento premium e lusso (Maserati, Alfa Romeo, Ds e Lancia), attendiamo nei prossimi incontri una nuova assegnazione, del resto le dichiarazioni del Ceo di Alfa Romeo Philippe Imparato, raccontavano di "un lancio all'anno dei brand Alfa Romeo, Ds, Lancia fino al 2026".

Con il Maserati Grecale approderà a Cassino **anche la piattaforma premium con motorizzazione elettrica già nel 2023** e consentirà successivamente di svilupparla anche sugli altri due modelli di Alfa Romeo presenti nel Plant.

• **Melfi**

Il crollo più pesante in termini di volumi produttivi nelle auto nel I° trimestre è quello di Melfi, con **- 22,4% rispetto al 2021 (- 14.116 unità)**, siamo ai livelli 2020 in pieno periodo Covid. **Se lo rapportiamo al 2019 la perdita è di oltre 17.000 auto (-26%).**

Delle quasi 50.000 auto prodotte il 22% è rappresentato da 500x, il resto è suddiviso in parti uguali da Jeep Compass e Jeep Renegade. Se la tendenza viene confermata nei prossimi trimestri significa non raggiungere la produzione del 2021, e attestarsi a **meno della metà delle produzioni fatte nel 2016 dopo il lancio di Renegade e 500x.**

Il blocco causato dai semiconduttori crea un tonfo maggiore negli stabilimenti più produttivi, del resto Melfi ha rappresentato per molti anni lo stabilimento che da solo produceva la metà delle autovetture di FCA. Oggi lo stabilimento lucano continua comunque a rappresentare un significativo 40% del totale delle autovetture prodotte da Stellantis nel nostro Paese.

I fermi produttivi generati dalla mancanza dei semiconduttori hanno pesato enormemente sullo stabilimento, **sono circa 30 le giornate di stop produttivo gestite con la Cigo.** Dobbiamo poi aggiungere che tutto ciò a poi determinato lo stop ai 17 che erano stati attuati in parte. La mancata partenza dei 20 turni preventivati inizialmente per il 1° marzo e **la discesa a 15 turni hanno determinato un contraccolpo occupazionale di circa 1.500 lavoratori.** Per evitare ripercussioni negative, si è dovuti intervenire con vari strumenti, trasferte infra-gruppo e incentivazioni all'uscita su

base esclusivamente volontaria, stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà dal 4 aprile al 7 agosto 2022, che nella nuova normativa consente una riduzione massima mensile dell'orario di lavoro dell'80%. Da Agosto 2022 comunque saranno necessari altri ammortizzatori sociali straordinari per accompagnare la transizione dello stabilimento di Melfi verso la produzione dei **quattro nuovi modelli multibrand completamente elettrici, sulla piattaforma Bev STLA Medium, confermati a partire dal 2024 anche nel piano Stellantis.**

- **Fca Pomigliano**

La produzione della Fiat Panda nel corso del I° Trimestre del 2022 ha raggiunto quota di 38.050 unità, in aumento del **+12% rispetto al pessimo risultato di 33.980 unità del 2021**. Se lo raffrontiamo al periodo **pre-covid del 2019 il calo è del -30% (54.610)**.

Anche a Pogliano i semiconduttori colpiscono le produzioni della Panda, che si assestano vicino ai volumi del periodo covid 2020. **Nel corso del I° trimestre 2022 i fermi produttivi sono stati di 16 giorni (tre turni completi), a cui bisogna aggiungere la presenza di circa 500 persone ogni giorno in cassa integrazione.** Ad oggi lo stabilimento di Pomigliano occupa 4.281 lavoratori, circa 200 in meno a seguito delle uscite volontarie. Lo stabilimento è in una situazione di sofferenza di volumi rispetto la capacità produttiva e al numero degli occupati da oltre 10 anni.

Gli investimenti necessari alla partenza della **nuova Alfa Romeo Suv Tonale** si sono completati, la produzione è già in corso da marzo 2022 e nel corso del II° trimestre si attuerà la vera e propria salita produttiva con la consegna delle prime vetture.

Nell'incontro al Ministero dello Sviluppo Economico, successivo alla presentazione del Piano Stellantis, è stata confermata la produzione di Panda fino al 2026. Un risultato importante perché con la partenza della produzione del SUV Alfa Romeo Tonale, mette lo stabilimento nella condizione di una potenziale piena occupazione e un azzeramento degli ammortizzatori sociali. La produzione della Panda ha dato una risposta positiva anche alla produzione di cambi dello stabilimento delle meccaniche di Mirafiori.

- **Sevel – Atessa**

Le produzioni nei veicoli commerciali **nel I° trimestre del 2022 raggiunge la quota di 56.690 unità, con un risultato negativo rispetto al 2021 del - 30,4% dove si erano prodotte 81.480 unità**. La situazione è tale che la produzione ha raggiunto la quota del periodo covid del 2020. La situazione dei fermi produttivi per i semiconduttori ha condizionato fortemente i risultati produttivi. **Nel 2021 rispetto alle stime del mese di maggio 2021 (quando erano partiti i 18 turni) si son perse circa 40.000 furgoni per la mancanza di semiconduttori.** Tutto questo ha impattato negativamente sui livelli occupazionali del sito. L'azienda unilateralmente ha portato la turnistica a 15 con un contraccollo occupazionale di oltre 1000 lavoratori: circa 600 sono i lavoratori in somministrazione a cui l'azienda non interrotto il lavoro a questi vanno aggiunti i cassintegrati infragruppo che erano in trasferta. **Nei primi tre mesi dell'anno 2022 i semiconduttori hanno fermato complessivamente 33 turni lavorativi.** Nel mese scorso si era valutato la possibilità di partire con un incremento di turni, ma per il shortage dei componenti la direzione aziendale ha rinviato la decisione.

Abbiamo valutato positivamente la partenza nel mese di ottobre 2021 della produzione dei veicoli commerciali Opel e Vauxall, nello stesso tempo pensiamo che oltre al Ducato elettrico si debba investire e sviluppare le motorizzazioni ad idrogeno. La copertura di questa tipologia di produzione consentirà allo stabilimento di Val di Sangro di continuare ad avere la leadership nel settore. **Significativo nel Piano Stellantis la costituzione di un'area specifica di business dei veicoli commerciali, questo consentirà ancora di più al gruppo di investire ed affermarsi in termini di volumi.** Rimane aperta la questione che dovrà essere chiarita nei prossimi incontri circa gli equilibri interni al gruppo dopo la partenza della produzione in Polonia. **Ribadiamo la necessità da parte nostra, di avere la garanzia che la produzione del nuovo stabilimento polacco sia aggiuntiva e non sostitutiva di quella italiana.** In linea con gli impegni di rafforzamento di Sevel, è necessario che Stellantis stabilizzi i lavoratori a tempo indeterminato con una soluzione positiva per i lavoratori in somministrazione ancora in forza in azienda (circa 280), e assuma l'impegno a recuperare in via prioritaria gli oltre 650 a cui è stato interrotto il contratto nel corso del 2021 a seguito della mancanza di semiconduttori. Alla ripartenza dei volumi questa è una questione non rinviabile.

- **Il Tavolo Stellantis e il futuro piano industriale del Gruppo.**

Il Ceo Carlos Tavares ha presentato il 1° marzo 2022 il piano “**Dare Foward 2030**”, che ha al centro la strategia di obiettivi zero emissioni di carbonio entro il 2038, con una riduzione del 50% entro il 2030. **L’obiettivo è di avere entro il 2030 il 100% delle vendite in Europa e il 50% negli Stati Uniti costituito da veicoli elettrici a batteria (BEV). Quindi la previsione è di avere più di 75 modelli BEV (45 nel 2024) e di raggiungere nelle vendite annuali globali circa cinque milioni di veicoli BEV entro il 2030.** Investirà per il 2025, 30 miliardi per elettrificazione dei 14 marchi. Sono stati confermati quindi confermati tutti gli impegni dell’Electrification Day e del Software Day. Aumento della capacità delle batterie da 140 gigawattora (GWh) a 400 GWh, di cui 250 in Europa e 150 in Usa, con almeno 5 fabbriche. **Estensione della tecnologia a celle a combustibile a idrogeno per i furgoni di grandi dimensioni nel 2024.** Sono stati previsti 100 nuovi lanci di modelli a livello globale dal 2022-2030, su n. 4 vehicle platforms (small, medium, large, frame) e n. 3 tech platforms precisamente la Stla brain (nucleo di elaborazione), la Stla Smartcockpit (interfaccia utente sviluppata con Foxconn - il produttore per Apple dell’Iphone), e la Stla autodrive (che governa la guida autonoma). 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%) e i ricavi aumenteranno di quattro volte e la redditività di 5 volte. **Rafforzare la leadership nel mercato dei veicoli commerciali, potenziandola con nuovi lanci e offerte elettriche. L’obiettivo è di raddoppiare i ricavi netti a 300 miliardi di euro entro il 2030, 200 miliardi entro il 2024** e sostenere i margini con un **reddito operativo rettificato a due cifre.** Investimenti e spese R&D saranno pari all’8% dei ricavi.

Come ha chiarito il Ceo Tavares nell’incontro con le organizzazioni sindacali a Torino lo scorso 31 marzo, il Piano “Dare Foward 2030” è strutturato in tre archi temporali, di 3 anni ciascuno. Nel primo (entro 2024) sono definiti gli impegni, nel secondo (entro 2027) gli obiettivi, nel terzo (entro 2030) sono definite le direzioni. Il piano verrà adattato in funzione del contesto e dei cambiamenti che possono influenzare le strategie nel settore. Questo significa che le decisioni verranno prese nel corso del piano, “step by step”, quando si presenteranno le condizioni e verranno condivise con le organizzazioni sindacali. Gli esempi che sono stati portati sono state le scelte prese per Melfi, con il lancio dei 4 modelli multimarca dal 2024, e della gigafactory di Termoli. E’ chiaro che se la modalità con cui rendere concreto il piano di Stellantis, questo significa che il confronto con il gruppo dovrà essere costante e periodico, dove dovranno essere concretizzati e realizzati tutti gli impegni del piano strategico. Per questo Stellantis ha risposto positivamente alla nostra richiesta di incontri periodici in sede Ministeriale per affrontare tutti gli aspetti necessari per garantire sviluppo e prospettive in ogni contesto lavorativo, **per i quali non abbiamo avuto ancora risposte positive o per le quali rimangono delle incertezze, con l’obiettivo di ottenere una prospettiva industriale e occupazionale per ogni realtà. Per noi la dichiarazione fatta dal CEO Tavares che “non si chiudono stabilimenti, ma si trasformano tecnologicamente” è un impegno fondamentale che riguarda tutte le realtà italiane del gruppo Stellantis, e la nostra azione sarà orientata in questa direzione.**

A partire dal primo impegno che Stellantis si è già presa verso i lavoratori dello stabilimento di Cento, dove c’è la situazione attualmente più critica: nel 2023 terminerà la produzione del motore diesel V6 che rappresenta l’87% dei volumi attuali.

Per la FIM-CISL è fondamentale che il proseguo del confronto sull’attuazione del piano Stellantis ottenga stati di avanzamento concreti e positivi su tutti gli aspetti: dalle allocazioni delle future piattaforme e delle nuove produzioni, al ruolo assegnato all’Italia nei vari ambiti a partire dalla ricerca, al rilancio dei vari marchi italiani, oltre alla possibilità di produrre vetture di altri marchi del gruppo nel nostro Paese. L’obiettivo principale rimane la messa in sicurezza degli stabilimenti e dell’occupazione. Saremo indisponibili ad operazioni volte a penalizzare e a ridimensionare ulteriormente il patrimonio industriale e occupazionale di Stellantis Italia, come saremo indisponibili a scelte che peggiorino le condizioni lavorative e di sicurezza dei lavoratori. Infine è importante che **il Governo presidi e verifichi con Stellantis le strategie del gruppo verso le aziende dell’indotto del nostro Paese, per ottenere garanzie specifiche per l’importante filiera della componentistica**

dell'auto.

- **Il Tavolo del settore automotive.**

Dai dati di produzione Stellantis che abbiamo elaborato e dall'andamento delle immatricolazioni è evidente la situazione di criticità che sta attraversando il settore automotive nel suo complesso e le ripercussioni negative che gravano sull'indotto e nella componentistica.

La carenza di semiconduttori caratterizzerà anche gran parte del 2022, determina una situazione di dissaturazione degli impianti e pertanto sarà necessario garantire una **“neutralità” nel conteggio del consumo della Cigo, diversamente rischiamo un esaurimento degli ammortizzatori sociali per alcune aziende del settore.** Il decreto energia ha inserito una prima risposta, ma è parziale e non risolve il problema soprattutto per i periodi successivi al 2022.

Finalmente il Governo ha accolto la nostra richiesta da noi presentata da mesi, di agevolare con **un apposito Fondo specifico dell'auto, per una politica di reindustrializzazione del settore che eviti un impatto occupazionale negativo di oltre 75.000 lavoratori nel comparto auto.** Il Fondo stanziato è di circa 8 miliardi in 8 anni. **Nell'ultimo incontro al Ministero dello Sviluppo Economico abbiamo ribadito come Fim-Cisl che le risorse per gli incentivi alla domanda non devono attingere da questo Fondo.** Questo per evitare che solo gli incentivi per l'acquisto di vetture sostenibili sottragga completamente le risorse per la reindustrializzazione nei prossimi 4 anni. Abbiamo inoltre anche richiesto che venga costituito **un apposito comitato tecnico per indirizzare le risorse necessarie** per la reindustrializzazione del settore.

Il Fondo specifico per la reindustrializzazione è necessario e deve essere utilizzabile subito per compensare le perdite causate dal cambio delle motorizzazioni, riducendo la distanza della catena del valore, con una politica di produzione e approvvigionamento, 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 per la transizione industriale attivabile da subito, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza.

L'intervento sugli incentivi alla domanda dovrebbe trovare finalmente una risposta concreta con il provvedimento che il Governo sta emanando in queste ore. Gli incentivi per la mobilità sostenibile sono fondamentali fino a quando le vetture con motorizzazioni elettriche hanno un costo superiore del 50% a quelle con motori tradizionali, diversamente si determinerebbero dei forti contraccolpi negativi sulle nuove produzioni e sull'occupazione.

Mancano inoltre interventi specifici per la formazione professionale, necessari per governare il processo di cambiamento delle competenze professionali e tutelare i lavoratori nei processi di transizione.

Torino, 5 aprile 2022

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi dal 2013 al 31 marzo 2022

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nel I° trim. anni 2019-2022						
		31/03/19	31/03/20	31/03/21	31/03/22	22 VS 21	22 VS 20	22 VS 19
Polo Produttivo Torinese	3.615	2.716	2.325	18.311	21.870	19,4%	840,6%	705,2%
Maserati Modena	1.350	360	-	100	310	210,0%		-13,9%
Cassino	3.289	11.705	12.839	10.566	13.745	30,1%	7,1%	17,4%
Pomigliano	4.281	54.610	36.217	33.980	38.050	12,0%	5,1%	-30,3%
Melfi	6.800	66.919	49.488	63.805	49.509	-22,4%	0,0%	-26,0%
<i>Tot FCA Auto</i>	<i>19.335</i>	<i>136.310</i>	<i>100.869</i>	<i>126.762</i>	<i>123.484</i>	<i>-2,6%</i>	<i>22,4%</i>	<i>-9,4%</i>
Sevel - Fiat Professional*	5.400	71.323	58.219	81.480	56.690	-30,4%	-2,6%	-20,5%
Totale	24.735	207.633	159.088	208.242	180.174	-13,5%	13,3%	-13,2%

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	31/12/21
Polo Produttivo Torinese	3.615	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267
Maserati Modena	1.350	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860
Cassino	3.289	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753
Pomigliano	4.281	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000
Melfi	6.800	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646
<i>Tot FCA Auto</i>	<i>19.335</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>408.526</i>
Sevel - Fiat Professional*	5.400	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048
Totale	24.735	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574

*+280 Somministrati