

Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

FIM-CISL: Stellantis produzione 1° semestre 2022 a 351.890 (-13,7 %), in flessione rispetto al 2021. I continui stop produttivi per i semiconduttori determinano le perdite più pesanti nei plant di Melfi e Sevel.

Gli altri stabilimenti sono in positivo grazie anche ai recenti lanci produttivi. Nel 2022 per mancanza di semiconduttori la perdita sarà di 200.000 vetture.

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

I dati della produzione nei primi sei mesi del 2022 segnano un dato ancora negativo pari ad una riduzione del **-13,7% rispetto al 2021**. Nello specifico nel 1° semestre del 2022 sono state prodotte, **tra autovetture e furgoni commerciali, 351.890 unità contro le 407.666 del 2021**. La produzione di autovetture, pari a 248.990, segna un seppur minima crescita **+2,1%**, mentre quello relativo ai veicoli commerciali segna una pesante riduzione del **-37,2%** in termini di volumi pari a **-60.880** veicoli commerciali (prod. 1° sem. 2022 102.900).

Se i dati di produzione li rapportiamo al periodo pre-covid e quindi al 2019, la situazione riscontra una perdita complessiva nei volumi con un - 22,8% (auto + veicoli commerciali), con le autovetture a -18,8% e i veicoli commerciali a - 31%. La causa è in gran parte riconducibile allo stop nelle produzioni determinato dalla **mancanza dei semiconduttori e di altri componenti**, e nella prima parte del 2022, anche dalle 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 anche l'anno 2023.

Le situazioni più pesanti nella perdita dei volumi si riscontrano nei due stabilimenti, **Melfi (-17%) e Sevel (-37,2%)**, che hanno sempre rappresentato i plant italiani con un contributo maggiore per la crescita complessiva dei volumi. **Negli altri Plant produttivi dell'auto si riscontra invece un dato positivo rispetto al 1° semestre del 2021, in gran parte determinato dai più recenti lanci produttivi**. Continua la crescita di volumi della 500e a Mirafiori, mentre l'entrata in produzione della Maserati Grecale e della Alfa Romeo Tonale danno spinta alla produzione di Cassino e Pomigliano D'Arco. Prosegue l'andamento positivo dello stabilimento di Modena con la Maserati MC20.

Il 2022, dall'andamento di questi primi 6 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 6 mesi 2022 **rischiamo di scendere, su base annua, sotto le 650.000 unità (-37% rispetto 2017) tra auto e commerciali, con una produzione auto appena sopra le 400.000 (circa -40% rispetto 2017)**. Avremmo una situazione completamente opposta se non ci fossero stati gli stop produttivi per i semiconduttori: **stimiamo che nel 2022 si perderanno circa 200.000/220.000 vetture rispetto alle potenzialità produttive generate dagli ordini acquisiti**.

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 anche in ambito Europeo. Lo scoppio della guerra in Ucraina, lo stop alle forniture del Gas russo, la ridefinizione dei flussi nei diversi mercati anche per le scelte che altri paesi, a partire dalla Cina, potranno attuare possono solo peggiorare ulteriormente il problema del reperimento e

del costo delle materie prime.

Questa situazione drammatica per il settore, come Fim-Cisl l'abbiamo denunciata più volte a livello ministeriale a partire dal tavolo dell'automotive presso il MISE. **Le nostre preoccupazioni 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 di quasi quattro mesi del provvedimento degli incentivi sulla mobilità sostenibile, 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. **Il mese scorso sono partite le produzioni, anche nelle versioni ibride, del Suv Grecale nello stabilimento di Cassino e del Suv di Alfa Romeo Tonale a Pomigliano d'Arco.** I prossimi lanci riguarderanno **le due Maserati GT e GC** che verranno prodotte nel Polo Torinese nell'ultimo trimestre 2022.

- **Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali**

- **Plant Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nel I° semestre 2022 sono pari a **48.760 unità rispetto alle 35.014 rilevate nel 2021 (+39,3%)**. 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 360 vetture al giorno, **con una crescita rispetto al semestre 2021 del +54% (da 25.219 a 38.830)**

L'attuale andamento fa prefigurare un 2022 con oltre 70.000 Fiat 500e prodotte. Naturalmente semiconduttori permettendo, che a tutt'oggi hanno pressoché risparmiato lo stabilimento di torinese, con la perdita di solo n. 14 turni (7 giorni) sulla linea della 500e.

L'80% dei volumi dello stabilimento torinese sono rappresentati da 500 bev, il restante 20%, poco meno di 10 mila vetture, 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.

A seguito della preparazione della produzione di Quattroporte e Ghibli su un'unica linea, la partenza della produzione delle Maserati a Mirafiori ad inizio anno non è partita immediatamente, ma nonostante questo nel I° semestre 2022, con le 9.930 unità si è di fatto raggiunto la produzione dello scorso semestre +1,4%. 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 maggiori certezze sugli aspetti occupazionali.

Nel frattempo sulla linea di Maserati stanno facendo la loro comparsa, **in fase di testing, le nuove Maserati Gran Turismo e Gran Cabrio**, dove è prevista la **partenza produttiva verso la fine del II° semestre**. La 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 Foward 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.

▪ Plant Maserati Modena

La produzione Maserati nel sito di Modena a raggiunto nel I° semestre 2022 le 610 unità (+48,8% vs il 2021). Una crescita consistente anche perché la supersportiva di Maserati la nuova MC20, ha visto il suo lancio produttivo nel mese di aprile 2021. La crescita dei volumi ha consentito la saturazione della capacità produttiva del Plant di Modena azzerando già nel 2021 l'uso degli ammortizzatori sociali. Nel plant modenese si lavora a pieno regime. **I volumi di MC20 sono in continua crescita. 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. 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 alla 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.

▪ Plant di Cassino

La produzione nel I° semestre è di 26.310 unità che riscontra un incremento rispetto al 2021 del +14,6%. Un primo timido segnale positivo, ma che comunque risulta sotto del -8,2% al dato 2019 pre-pandemia. Il vero raffronto con Cassino deve essere fatto con **il 2017, dove le produzioni erano 2,7 volte in più (I° semestre 2017 n. 70.849).** Dal 2017 lo stabilimento continua a perdere volumi e occupazione. Si è perso oltre il 65% della produzione e oltre 1100 occupati. Nella produzione del I° semestre 2022, il 34% è rappresentato da Alfa Romeo Giulia e il 59% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 7% dalla nuova Maserati Grecale. **La produzione è stata condizionata da un continuo stop produttivo determinato dalla mancanza di semiconduttori, nei primi sei mesi sono state complessivamente 39 turni di lavoro,** coperte in parte con CDS e con recuperi produttivi da effettuare. Nei restanti giorni lavorativi comunque si è marciato a velocità ridotta con circa 150 lavoratori ogni giorno in ammortizzatore sociale. 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. Nel II° trimestre è partita la produzione del nuovo SUV **Maserati Grecale, in base a quanto affermato dal Ceo di Stellantis Carlos Tavares ha un livello di perfezione e qualità superiore ai concorrenti tedesche.** 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.** Durante la presentazione del Piano Stellantis, Cassino è stato descritto come la "Casa dell'Alfa Romeo". Potenzialmente 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), come Fim-Cisl ci attendiamo nei prossimi incontri una nuova assegnazione. Con il Maserati Grecale approderà a Cassino **anche la piattaforma premium con motorizzazione elettrica già nel 2023, in questi giorni si sono prodotte già le prime versioni ibride e avviati i corsi di formazione per il personale che produrranno per future versioni elettriche,** che saranno poi sviluppate anche sugli altri due modelli di Alfa Romeo presenti nel Plant.

• Plant di Melfi

Nel I° semestre, il crollo più pesante in termini di volumi produttivi nelle auto è quello di Melfi, con **- 17% rispetto al 2021 (- 19.216 unità).** E' l'unico stabilimento di assemblaggio auto che segna una

perdita in rapporto al 2021. Se lo rapportiamo al 2019 è comunque quello con la perdita maggiore, di oltre 59.187 auto (-38,7%).

Delle quasi 93.580 auto prodotte il 23% è rappresentato da 500x, il resto sono le vetture Jeep, 34% Compass e 43% Renegade. Non si raggiungerà la produzione del 2021 e molto probabile nel 2022 la produzione sarà intorno alle 150.000 unità. **Circa il -62% delle produzioni massime raggiunte nel 2015 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 la sua quota è comunque intorno al 38% del totale delle autovetture prodotte da Stellantis nel nostro Paese.

Lo stop produttivo generato dalla mancanza dei semiconduttori ha pesato enormemente sullo stabilimento, nei primi sei mesi **sono circa 161 i turni di fermo gestiti con Cigo e CDS.** 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 di fatto 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 (circa 250) e incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (nell'ultimo anno ha coinvolto 830 lavoratori), 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 la direzione Stellantis ha già richiesto 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.**

• **Plant di Pomigliano**

La produzione nello stabilimento di Pomigliano d'Arco **ha raggiunto le 79.730 unità (+9,7% rispetto al 2021).** Se lo raffrontiamo al periodo pre-covid del 2019 il calo è del -32%. **La novità del II° trimestre è costituita dalla salita produttiva del nuovo SUV Alfa Romeo Tonale con 3.730 unità.** Anche a Pomigliano i semiconduttori hanno colpito le produzioni, nello specifico solo la Panda, che rispetto al 2019 è a -35%. **Nel corso del I° semestre 2022 i fermi produttivi sono stati di 82 turni (41 giorni), a cui bisogna aggiungere nel primo trimestre la presenza di circa 300 persone ogni giorno in cassa integrazione.** Ad oggi lo stabilimento di Pomigliano occupa 4.250 lavoratori, circa 230 in meno a seguito delle uscite volontarie. Oggi lo stabilimento è organizzato a due turni sulla linea della Panda e ad un turno sulla linea del Tonale, con una produzione di circa 180 vetture. Le previsioni sono positive, nel mese di settembre è prevista una crescita produttiva del Tonale e il lancio della produzione del Dodge Hornet, questo dovrebbe determinare il passaggio a due turni, con un beneficio sia sui volumi che sull'occupazione.

La conferma della produzione di Panda fino al 2026 e la salita produttiva di Tonale e Hornet, mette lo stabilimento nella condizione di una potenziale piena occupazione e un azzeramento degli ammortizzatori sociali, già in questa ultima fase il CDS è in gran parte usato solo per la gestione dei fermi produttivi. Inoltre nello stabilimento di Pomigliano sono in fase di inserimento occupazionale tutti i dipendenti di PCMA e del Polo Logistico di Nola.

▪ **Plant di Sevel – Atessa**

Le produzioni nei veicoli commerciali **nel I° semestre del 2022 raggiunge la quota di 102.900 unità, con un risultato negativo rispetto al 2021 del - 37,2% dove si erano prodotte 163.780 unità.** La situazione è tale che Sevel è l'unico stabilimento di produzione al di sotto anche 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 contraccolpo 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 sei mesi dell'anno 2022 i semiconduttori hanno fermato complessivamente 116 turni lavorativi.** Nei mesi scorsi l'azienda in un primo momento aveva valutato la possibilità di partire con un incremento di turni, ma per il shortage dei componenti ha rinviato la decisione. Ad oggi il problema dei semiconduttori rimane quello più grave in particolare per Sevel, c'è un numero importante di ordini che non vengono evasi e soprattutto il costo a carico dei lavoratori per via dell'uso degli ammortizzatori sociali diventa sempre più pesante.

Il recente accordo con Toyota rappresenta una ulteriore potenzialità per il futuro di Sevel, oltre a quella che si è determinata dalla partenza nel mese di ottobre 2021 della produzione dei veicoli commerciali anche di Opel e Vauxall. Come Fim-Cisl riteniamo indispensabile che oltre alla tecnologia del Ducato elettrico si debba investire e sviluppare le motorizzazioni ad idrogeno. La copertura anche di questa tipologia di produzione consentirà allo stabilimento di Val di Sangro di continuare ad avere la leadership nel settore. Nel **Piano Stellantis la costituzione di un'area specifica del business dei veicoli commerciali, rappresenta un chiaro segnale di rafforzamento sia di investimenti che di volumi.**

Per noi comunque rimane aperta la questione che dovrà essere verificata con attenzione 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 piano industriale del Gruppo Stellantis**

I dettagli del piano "Dare Foward 2030"

Il piano "Dare Foward 2030", presentato il 1° marzo 2022, che ha al centro la strategia con obiettivo 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 entro la fine del piano più di 75 modelli BEV (45 BEV nel 2024) e di raggiungere nelle vendite annuali globali circa cinque milioni di veicoli BEV entro il 2030.** Il gruppo Stellantis investirà per il 2025, 30 miliardi per elettrificazione di tutti i 14 marchi, confermando tutti gli impegni assunti nell'Electrification Day e nel Software Day. Si sta procedendo all'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. 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. **Verrà Rafforzata la leadership nel mercato dei veicoli commerciali, potenziandola con nuovi lanci e offerte elettriche, e si provvederà l'estensione della tecnologia a celle a combustibile a idrogeno ai furgoni di grandi dimensioni nel 2024.** 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.** Gli Investimenti e le spese in R&D saranno pari all'8% dei ricavi.

- **Un piano "step by step"**

Il Piano "Dare Foward 2030", come precisato dal Ceo Tavares, è strutturato su 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 stati quelli delle scelte per Melfi, con il lancio dei 4 modelli multimarca dal 2024 e della gigafactory di Termoli. Proprio nei giorni scorsi si è avuto un primo incontro con la direzione di Stellantis Italia, dove si è entrati più in profondità sul progetto della gigafactory .

- **A settembre 2022 è necessario un nuovo incontro con Stellantis**

Con questa modalità di attuazione del piano industriale, è indispensabile che il confronto con le organizzazioni sindacali dovrà essere costante e periodico, dove dovranno essere concretizzati e realizzati tutti gli impegni del piano strategico necessari a mettere in sicurezza le prospettive e l'occupazione. **Come Fim-Cisl riteniamo indispensabile che già nel mese di settembre 2022 sia necessario uno specifico incontro sulla fase di attuazione del piano, anche con un passaggio specifico 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.

La recente conferma in Europa dello stop nel 2035 delle motorizzazioni endotermiche, pone al centro del confronto le scelte industriali per la transizione di Stellantis per gli stabilimenti collegati alle motorizzazioni e più esposti alla transizione verso l'elettrico. **A partire dallo 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. Stiamo sollecitando un **incontro specifico con l'obiettivo di trovare delle soluzioni positive per lo stabilimento centese. Il confronto dovrà poi seguire per le altre realtà coinvolte nel piano di decarbonizzazione europeo: le meccaniche di Mirafiori, Verrone e Pratola Serra.**

Il proseguo del confronto sull'attuazione del piano Stellantis per la FIM-CISL deve ottenere 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, degli enti 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.** In merito a ciò siamo molto preoccupati in particolare della rete dei fornitori dello stabilimento di Melfi.

- **Il Tavolo del settore automotive.**

La situazione di criticità che sta attraversando il settore automotive nel suo complesso e le ripercussioni negative che gravano sull'indotto e nella componentistica, emerge con evidenza dai dati di produzione Stellantis che abbiamo elaborato e dall'andamento delle immatricolazioni.

La carenza di semiconduttori caratterizzerà anche gran parte del 2022, determinando una situazione di dissaturazione degli impianti e pertanto sarà necessario garantire una **copertura nell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, diversamente si rischia un loro esaurimento 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.

- **Il Fondo per la reindustrializzazione: si parta subito e si costituisca un comitato tecnico.**

Le pressioni che abbiamo messo in campo hanno portato il Governo ad accogliere la nostra richiesta di agevolare con **un Fondo specifico, 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.

Anche 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, indispensabili per incentivare l'acquisto di veicoli che hanno un costo superiore del 50%, (650 milioni per tre anni a partire dal 2022) sottraggano completamente le risorse per la reindustrializzazione nei prossimi 2 anni. Abbiamo inoltre anche richiesto che venga costituito **un apposito comitato tecnico per indirizzare immediatamente le risorse necessarie** per la reindustrializzazione del settore. **La maggior parte delle case automobilistiche hanno anticipato gli obiettivi della conversione all'elettrico nel 2030 e stimano che in anticipo rispetto a quella data si riscontreranno già riduzioni importanti nella produzione di motori endotermici.**

Il tentativo di far passare in ambito europeo il concetto di "neutralità tecnologica", non è passato e la mediazione individuata è molto debole. E' necessario pertanto che il Governo convochi immediatamente il tavolo per rendere esecutivi gli impegni per la reindustrializzazione.

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.

Se fossimo partiti già nel 2020 in Italia con un piano di insediamento industriale o di rafforzamento della capacità produttiva di semiconduttori, saremmo già oggi nella fase di completamento. Sono passati quasi due anni senza alcuna decisione è necessario che il Governo con un piano specifico.

Il Governo deve essere consapevole che senza un piano per la transizione industriale attivabile da subito, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza.

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, 4 luglio 2022

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi dal 2013 al 30 giugno 2022

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nel I° semestre anni 2019-2022						
		30/06/19	30/06/20	30/06/21	30/06/22	22 VS 21	22 VS 20	22 VS 19
Polo Produttivo Torinese	3.615	7.078	5.725	35.014	48.760	39,3%	751,7%	588,9%
Maserati Modena	1.350	710	-	410	610	48,8%		-14,1%
Cassino	3.070	28.664	14.692	22.966	26.310	14,6%	79,1%	-8,2%
Pomigliano	4.250	117.382	45.670	72.700	79.730	9,7%	74,6%	-32,1%
Melfi	6.200	152.767	82.175	112.796	93.580	-17,0%	13,9%	-38,7%
Tot Stellantis Auto	18.485	306.601	148.262	243.886	248.990	2,1%	67,9%	-18,8%
Sevel - Fiat Professional*	5.400	149.216	106.730	163.780	102.900	-37,2%	-3,6%	-31,0%
Totale	23.885	455.817	254.992	407.666	351.890	-13,7%	38,0%	-22,8%

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	3.070	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753
Pomigliano	4.250	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000
Melfi	6.200	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646
Tot Stellantis Auto	18.485	384.550	394.480	659.294	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526
Sevel - Veicoli Commerciali *	5.400	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048
Totale	23.885	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574

*+280 Somministrati

Stop produttivi a seguito mancanza semiconduttori dal 1 gennaio '22 al 30 giugno '22

Stabilimento	n. turni medi settimanali	perdita produttiva semiconduttori	
		n. turni	gg. lavorativi
Polo Torinese - 500e	10	14	7
Polo torinese - Maserati	5	0	0
Maserati Modena	5	0	0
Cassino	5	39	39
Pomigliano	10	82	41
Melfi	15 e 17	161	56
Sevel - Fiat Professional*	15	116	39
Totale		412	182