

## Comunicato Stampa

### Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

**FIM-CISL: Stellantis la produzione complessiva del I° semestre 2023 a 405.870 (+15,3 %), in crescita rispetto al 2022. In positivo sia la produzione di auto che di veicoli commerciali, per effetto dei nuovi lanci e della riduzione dei fermi produttivi per mancanza di materiali.**

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy I° semestre 2023**

I dati della produzione nei primi sei mesi del 2023 sono in miglioramento rispetto al 2022, confermando l'inversione di tendenza già riscontrata nel 1° trimestre. Si rileva infatti un dato positivo +15,3% rispetto al 2022. Nello specifico nel I° semestre del 2023 sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali, 405.870 unità contro le 351.890 del 2022. La produzione di autovetture segna un **+16,9%**, pari a 291.110 e quello relativo ai veicoli commerciali segna un aumento del **11,5%**, in termini di volumi pari ad un incremento di +11.860 veicoli commerciali in più, invertendo il dato negativo del 1°trimestre di circa 6.000 veicoli in meno. La situazione sta migliorando in particolare per una riduzione degli stop produttivi per la mancanza di materiali.

Rispetto ai dati di produzione riferiti al periodo pre-covid e quindi al 2019, mentre per le auto si riscontra un sostanziale avvicinamento (-5%) sono le produzioni dei veicoli commerciali (-23%) a trascinare in negativo la produzione complessiva. Lo stop produttivo di circa 35 turni per mancanza di materiali ha impattato negativamente sulle produzioni dello stabilimento di Sevel. La situazione sta migliorando sul lato produttivo. In particolare sono in forte riduzione i problemi derivanti dalla mancanza di materiali che hanno caratterizzato i precedenti due anni e le nuove produzioni a pieno regime potrebbero portare le produzioni al periodo pre-covid, intorno alle 800.000 unità.

- **Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali**

- **Plant Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nel I° semestre 2023 sono pari a 53.330 unità rispetto alle 48.760 rilevate nel 2022 (+9,4%). Il peso maggiore della crescita continua ad essere determinato dalla produzione della **500 bev** che ha raggiunto quasi 47.000 unità (+21%). Nel 2022 si è attestata sulle 77.500 unità, ma l'attuale andamento produttivo fa prefigurare un 2023 prossimo alle 100.000 Fiat 500e. E' un livello produttivo che potrebbe ulteriormente salire nel 2024, quando la piccola elettrica verrà lanciata per il mercato nord-americano, si stima un ulteriore crescita di 30.000 unità. L'88 % dei volumi dello stabilimento torinese sono rappresentati da 500 bev, il restante 12%, pari a 6.400 unità, è rappresentato dalle produzioni Maserati, quest'ultime ben lontane dalle 27.000 unità prodotte nel 1°sem. del 2017, uno degli anni di punta delle produzioni Maserati. Sulla dorsale produttiva della 500 bev si produce su due turni e non ci sono stati fermi produttivi, mentre sulla linea Maserati sono stati 58 giorni gli stop produttivi coinvolgendo circa 1740 lavoratori. Alle produzioni di Levante, Ghibli e Quattroporte si sono aggiunte finalmente le nuove produzioni di Granturismo e Gran Cabrio con le nuove versioni Folgore full-elettrici. Secondo i piani del gruppo a seguire dal 2024 ed entro il 2025, si procederà all'ammodernamento dei modelli berlina E/E+ e Levante nelle loro versioni full electric. Come Fim-Cisl riteniamo sia necessario accelerare i tempi della messa in produzione della nuova Quattroporte in versione elettrica, per contrastare le

riduzioni di volumi per le due berline della casa del tridente che già dal mese di settembre 2023, porterà ad una richiesta di cassa integrazione. Del resto, l'obiettivo previsto dal gruppo Stellantis nel piano "Dare Foward 2030" è d'incrementare di tre volte il peso delle nuove auto nei segmenti dei veicoli premium e di lusso, con un aumento di quattro volte dei ricavi e di cinque volte della redditività.

- **Plant Maserati Modena**

La produzione nel plant di Modena con le 600 unità prodotte nel 1°sem., di fatto ha mantenuto il trend positivo, riscontrando una lieve flessione (-1,6%), causata da uno stop di 3 giorni per mancanza di materiali.

La produzione della supersportiva MC20 di Maserati, dovrebbe assestarsi sugli stessi volumi del 2022 con circa 1200 unità nel corso dell'anno. Volumi questi che garantiscono la saturazione della capacità produttiva del Plant di Modena che oggi si sviluppa su un turno giornaliero. Altrettanto importante è l'investimento sul nuovo impianto di verniciatura denominato FuoriSerie, dedicato alla personalizzazione dei modelli del Tridente, che sta determinando anche un impatto positivo a livello occupazionale, consolidando e rafforzando così la presenza di Maserati a Modena. Nel 2025 l'implementazione anche su questa autovettura della Piattaforma full electric Folgore, consentirà ulteriore continuità e sicurezza produttiva. 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. Nel nuovo assetto dei Centri di R&D, sarà fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione, abbia una sua continuità e sviluppo e non subisca ridimensionamenti.

- **Plant di Cassino**

La produzione nel I° semestre. è di 25.940 unità (-1,4%) una piccola flessione negativa rispetto al semestre dell'anno precedente, ma che evidenzia un'inversione di tendenza in crescita rispetto al 2021. Tuttavia le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono maggiori rispetto all'attuale produzione. Nel 2017 con i lanci produttivi di Stelvio e Giulia e la produzione di Giulietta si andava oltre le 130.000 unità con una base occupazionale superiore di 1.200 occupati in più.

L'attuale produzione è caratterizzata dai volumi della nuova Maserati Grecale con 10.490 unità, pari a circa il 40% delle produzioni, e il restante 60% rappresentato dalle due Alfa Romeo Stelvio e Giulia.

Lo stabilimento sta producendo già la versione full elettrica della Maserati Grecale Bev e con la presenza di una piattaforma premium con motorizzazione elettrica, un'opportunità per il futuro sviluppo anche sui modelli Alfa Romeo.

Nei mesi scorsi sono stati ultimati i lavori di unificazione della verniciatura, mentre nel mese di agosto saranno completati i lavori di unificazione della lastratura.

Dall'inizio dell'anno sono stati circa 37 i giorni di fermo produttivo, che hanno riguardato la fase di fine e inizio anno, giorni che si sono resi necessari per l'unificazione della Verniciatura, e di qualche giorno di fermo produttivo per mancanza di materiali. Sono circa 60 i lavoratori in CDS, riteniamo che ci siano le condizioni per interrompere l'ammortizzatore sociale.

La recente assegnazione allo stabilimento della futura piattaforma Stla large bev, ha assicurato una prospettiva positiva per il futuro dello stabilimento. La Fim-Cisl si è battuta negli ultimi anni per assicurarci questa piattaforma che rappresenta una novità molto importante viste le difficoltà degli ultimi anni vissute sia in termini produttivi che occupazionali. Lo stabilimento non è più in pericolo, ora è indispensabile l'allocazione in tempi brevi di altri modelli premium che vadano ad affiancare

le produzioni di Maserati Grecale e delle due Alfa Romeo. Per quest'ultimi modelli bisogna procedere ad un forte ammodernamento e rilancio.

- **Plant di Pomigliano**

La produzione nel corso del I° semestre del 2023 ha raggiunto quota di 100.420 unità, in aumento del **+26%**. E' lo stabilimento di autovetture che riscontra la crescita maggiore rispetto al semestre precedente. Visto l'andamento produttivo è molto probabile che entro l'anno si possano superare i livelli produttivi del periodo pre-covid.

La crescita dei volumi rispetto al 2022 è costituita in gran parte dalla salita produttiva del nuovo SUV Alfa Romeo Tonale e Hornet con 35.900 unità a cui si aggiungono le 64.520 Fiat Panda.

Sulle due dorsali produttive di Pomigliano non si utilizzano più gli ammortizzatori sociali e l'occupazione presente nel sito e di oltre 500 lavoratori, provenienti con trasferte temporanee dagli altri siti del Gruppo, in particolare da Melfi. Ridotte al minimo le difficoltà causate dalla mancanza di semiconduttori e di altri componenti, sono 4 i giorni di fermo produttivo, le aspettative sono positive per la crescita produttiva dello stabilimento. Nel perimetro di Pomigliano sono confluiti, dando una sicurezza lavorativa, anche i lavoratori presenti nel Polo Logistico di Nola dopo quelli già completati di PCMA. La crescita produttiva dello stabilimento sta creando le condizioni, in tutte le aree, di una potenziale piena occupazione con l'azzeramento degli ammortizzatori che oggi coinvolgono circa 180 lavoratori ogni giorno. La crescita delle produzioni del Tonale, il recente lancio di Dodge Hornet sul mercato americano e la conferma della Fiat Panda fino al 2026, garantiscono per i prossimi due anni i livelli produttivi sul sito partenopeo. E' necessario che entro l'anno Stellantis definisca la prossima allocazione produttiva sulla linea produttiva della Panda.

- **Plant di Melfi**

Il dato produttivo sul primo semestre è positivo e in leggera crescita **+18,4%** rispetto all'anno precedente. Se lo rapportiamo al 2019 la perdita è invece di circa 42.000 auto (**-27%**), **la flessione più pesante negli stabilimenti dell'auto**. Delle 110.820 auto prodotte il 24% è rappresentato da 500x, il 45% sono Jeep Renegade e il 31% Jeep Compass. La situazione dello stabilimento nel corso del 2023 è in miglioramento rispetto ad un minor impatto generato dagli stop produttivi per mancanza di materiale, che nel corso del 2022 sono stati complessivamente di 297 turni (pari a 104 giorni produttivi). Infatti nel primo semestre gli stop produttivi sono stati complessivamente 32. Le ripercussioni negative in termini occupazionali si sono affrontate con vari strumenti, incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (nell'ultimo anno periodo ha coinvolto quasi 1.300 lavoratori portando l'occupazione sotto quota 6 mila), trasferte infra-gruppo e la stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà in scadenza nel prossimo mese di agosto.

La seconda metà del 2023, sarà caratterizzato da tutta la fase necessaria per accompagnare la transizione dello stabilimento di Melfi verso la produzione dei quattro nuovi modelli multibrand completamente elettrici, sulla piattaforma Bev STLA Medium, confermati nel piano Stellantis a partire dal 2024 e il loro intreccio con le attuali produzioni.

Aspettiamo a giorni un incontro per individuare una soluzione per il periodo scoperto da ammortizzatori sociali, ma soprattutto sarà fondamentale verificare la tempistica di attuazione delle produzioni al fine di tutelare al massimo l'occupazione. Riteniamo che oltre ai quattro modelli già previsti che dovrebbero riguardare brand attualmente non in produzione a Melfi, debba essere garantita dal gruppo Stellantis un ulteriore quinto modello con il brand Jeep. Questo garantirebbe una maggiore sicurezza sui volumi produttivi dello stabilimento nelle salite produttive dei nuovi

modelli, che visto l'andamento del mercato europeo, sui modelli elettrici desta ancora qualche preoccupazione.

E' indispensabile poi agire a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per la affrontare con tutte le garanzie legate alle problematiche collegate all'indotto. La settimana scorsa nell'incontro con il gruppo Marelli abbiamo riscontrato positivamente le nuove assegnazioni di Stellantis sulle forniture dei nuovi modelli. Ci aspettiamo che questo avvenga per tutto il comprensorio, oggi in forte difficoltà rispetto alle prospettive future. Anche il recente accordo di programma deve servire per attrarre altri nuovi investimenti che devono gravitare sull'area melfitana.

- **Plant di Atessa**

La produzione nei veicoli commerciali nel I° semestre del 2023 raggiunge la quota di 114.760 unità, con un risultato in crescita rispetto al 2022 del **+11,5%**, invertendo il dato negativo riscontrato nel 1° trimestre. La situazione dei fermi produttivi per i semiconduttori e per mancanza di materiale ha condizionato fortemente i risultati produttivi nell'anno precedente. Per la mancanza di materiali, nel primo semestre del 2023 lo stabilimento abruzzese ha subito una perdita di 39 turni di lavoro, in gran parte concentrati nel 1° trimestre. Nell'ultimo trimestre sembra che la situazione sul lato fornitura sia quasi completamente risolta, questo determinerà una forte crescita in termini di volumi che in termini annuali, potrebbe portare lo stabilimento tra 220.000/230.000 unità.

Oltre ai veicoli commerciali di Fiat e Psa, dalla fine del 2021 lo stabilimento sta producendo anche i veicoli Opel e Vauxall. Nell'ultimo incontro l'azienda ha confermato l'assegnazione della piattaforma per i veicoli commerciali di Toyota, che sul piano produttivo inizierà a sentirsi dal prossimo anno. Nel Piano Stellantis, la costituzione di un'area specifica del business dei veicoli commerciali deve rappresentare un chiaro segnale di rafforzamento sia di investimenti che di volumi, in particolare per lo stabilimento di Atessa. Per la FIM-CISL è importante che lo stabilimento di Sevel continui a mantenere la leadership nei veicoli commerciali anche nel gruppo Stellantis, pertanto a protezione della produzione italiana continueremo a presidiare e verificare con attenzione gli equilibri produttivi interni al gruppo. Sulle tipologie produttive dobbiamo fare in modo che Atessa sia in grado di assicurare tutte le motorizzazioni sostenibili ecologicamente, da quella elettrica a quella all'idrogeno, per questo continueremo a sollecitare in sede governativa di sviluppare la rete di distribuzione dell'idrogeno, praticamente assente nel nostro Paese.

Abbiamo valutato positivamente il contratto di espansione che abbiamo sottoscritto in sede ministeriale lo scorso aprile, perché rappresenta lo strumento più appropriato per accompagnare il processo di trasformazione con un rinnovamento generazionale. Le 40 nuove stabilizzazioni a tempo indeterminato di giovani somministrati che si completeranno a settembre, sono una prima parte del percorso di stabilizzazione che da mesi stiamo sollecitando a Stellantis. Riteniamo invece negativa la decisione dell'azienda di interrompere l'attività di 20 somministrati impegnati sulle forniture per il Messico e chiediamo di rivedere questa decisione, costruendo le garanzie per la ripresa di questi lavoratori.

Per noi il ricambio generazionale deve essere un elemento da curare e di prospettiva per lo stabilimento, per questo continueremo nella nostra azione per cercare di ottenere in futuro maggiori stabilizzazioni.



- **Il piano industriale del Gruppo Stellantis**

**Sintesi del piano “Dare Foward 2030” presentato il 1° marzo 2022**

Il piano “Dare Foward 2030” ha come obiettivo la strategia zero emissioni di carbonio entro il 2038. Con una riduzione del 50% entro il 2030: il 100% delle vendite in Europa e il 50% negli Stati Uniti, sarà costituito da veicoli elettrici a batteria (BEV), con più di 75 modelli (45 nel 2024), raggiungendo circa 5 milioni di veicoli BEV. Entro il 2025 l’investimento complessivo per l’elettrificazione sarà di 30 miliardi, comprendendo anche un aumento della capacità produttiva delle batterie da 140 GWh a 400 GWh, con 3 fabbriche in Europa (di cui 1 a Termoli) e 2 negli Usa. Dal 2022-2030 globalmente saranno complessivamente 100 i lanci di nuovi modelli, su n. 4 vehicle platforms (small, medium, large, frame) e n. 3 tech platforms. 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%), i ricavi aumenteranno di quattro volte e la redditività di 5 volte. Sarà rafforzata la leadership nel mercato dei veicoli commerciali. Gli Investimenti e le spese in R&D saranno pari all’8% dei ricavi.

- **Incontro di verifica piano industriale del Gruppo Stellantis**

Il Piano “Dare Foward 2030” viene adattato in funzione del contesto e dei cambiamenti che possono influenzare le strategie nel settore. Questo significa che il piano deve essere costantemente verificato, attraverso un confronto continuo tra sindacato e azienda, anche presso incontri istituzionali. L’ultimo incontro presso il MiMiT si è svolto il 14 febbraio 2023. Il nostro obiettivo è che per ogni realtà è necessario garantire una prospettiva industriale e occupazionale, assumendo l’obiettivo di non chiudere gli stabilimenti, ma di trasformarli tecnologicamente, con soluzioni concrete.

Analizziamo gli aspetti più rilevanti affrontati negli incontri con il gruppo Stellantis alla presenza del Ministro Urso e quelli in sede sindacale con la direzione Stellantis.

- **Torino**

- Manufacturing District: oltre all’hub produttivo torinese, dove l’azienda ha confermato la sua valenza come centro di progettazione per l’elettrificazione e il cuore del design per i brand italiani.
- Maserati GT e GC, Lancio delle produzioni nel corso del 2023, sia nelle versioni termiche che in quelle elettriche, e lo sviluppo su piattaforma della futura Maserati Quattroporte a Mirafiori
- La Joint venture con Punch Powertrain, operativa dall’inizio 2024, per la produzione delle nuove trasmissioni elettriche per la nuova generazione di modelli ibridi e PHEV.
- Il primo Hub per economia circolare previsto nel corso del 2023, con circa 200 lavoratori, per giungere a regime intorno alle 500 unità;
- Il Battery Technology Center che verrà inaugurato nel 2023, test prestazionali e la validazione dei componenti delle batterie durante le fasi di sviluppo e produzione.
- Per gli Enti Centrali hanno ribadito l’impegno a sviluppare le competenze su ricerca e innovazione, collegate in particolare e non solo alle produzioni negli stabilimenti Italiani, aumentando la collaborazione con Politecnico.

- Investimento sul Green Campus Mirafiori che dal 2025 accoglierà 10.000 dipendenti, nello stesso tempo abbiamo ribadito la necessità di rafforzare e investire di più sugli aspetti relativi alla ricerca e sviluppo, in modo che Torino sia sempre di più uno dei quattro centri d'innovazione, nell'ambito della mobilità, più importanti del gruppo Stellantis.
- **Modena**
  - Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20. Nuovo investimento sulla verniciatura Fuoriserie.
- **Cassino**
  - E' partita la produzione della piattaforma elettrica Folgore su Maserati Grecale. Rinnovamento delle Alfa Romeo Giulia e Stelvio. Con l'assegnazione della piattaforma Stla Large diventerà lo stabilimento leader nei SUV premium. Non ancora definite le future allocazioni produttive.
- **Pomigliano d'Arco**
  - Confermata la produzione della Panda fino al 2026 e il lancio delle produzioni di Tonale e Hornet.
- **Melfi:**
  - La partenza dal 2024 dei 4 modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium, linea delle batterie e rinnovamento delle motorizzazioni ibride e plug-in dei modelli attualmente in produzione.
- **Atessa**
  - Confermato l'accordo con Toyota sui veicoli commerciali avrà impatti positivi sui veicoli commerciali di Atessa a partire dal 2024, unitamente alle nuove versioni con motorizzazioni elettriche che verranno sempre di più sviluppate;
- **Cento di Ferrara**
  - ribadito l'impegno preso negli accordi sindacali su BU motori marini e industriali, per queste produzioni, lo stabilimento ha raggiunto la completa autonomia funzionale. E' necessario continuare a rafforzare il piano di reindustrializzazione area.
- **Termoli**
  - Confermata la partenza della terza Gigafactory e la relativa partenza produttiva nel 2026. Attualmente ACC (la joint di Stellantis, Total Energy e Mercedes) occupa 20 dipendenti. Sono in corso le pratiche autorizzative dall'Unione Europea e quelle relative all'acquisizione dei terreni. Nell'ultimo incontro con il Ministro Urso abbiamo sollecitato la convocazione di un tavolo specifico con MiMit, Ministero del Lavoro, ACC, Stellantis, Istituzioni locali e le organizzazioni sindacali per costruire le condizioni necessarie a fornire tutte le garanzie nella fase di transizione, sul piano industriale e occupazionale, della copertura degli ammortizzatori sociali, della formazione professionale nonché di tutti gli aspetti relativi alla tutela contrattuale, sia normativa che economica.
- **Pratola Serra**
  - Dal 2024 sarà unico stabilimento a fornire le motorizzazioni diesel Euro 7 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo.
- **Verrone**
  - Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atessa e a Clivice

Nonostante le nostre sollecitazioni, al momento non sono emerse ancora delle novità per altre due importanti realtà di Stellantis come **Comau** e **Teksid di Carmagnola**.

- Per **Comau** è stata confermato lo spin-off già annunciato da tempo, ma non si conoscono i dettagli in termini tempi e modalità. Siamo preoccupati dal fatto che questo importante realtà del settore robotica, dell'automazione industriale e della e-mobility, che occupa circa 700 dipendenti in Italia e oltre 3.500 nel mondo, possa essere ceduta a società straniere con l'evidente rischio di impoverire ulteriormente il patrimonio di ricerca e sviluppo nel nostro Paese. E' importante che il Ministro Urso nel prossimo incontro con Ceo Tavares affronti anche la questione Comau.
- Per **Teksid** sono circa 1.000 i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola. Le produzioni sono tutte dedicate alla componentistica, testa cilindro e basamento, relativa ai motori endotermici e quindi destinata ad un forte ridimensionamento. Ad oggi non abbiamo risposte certe rispetto alle prospettive e ai potenziali impatti occupazionali. E' indispensabile fissare quanto prima un incontro sindacale specifico a livello nazionale.

Nell'ultimo incontro con il Ministro Urso abbiamo chiesto che nell'incontro con Ceo di Stellantis Carlos Tavares, oltre alle richieste specifiche sulle allocazioni di nuove produzioni negli stabilimenti e i volumi delle future produzioni, sia necessario avere garanzie sulle funzioni di ricerca&sviluppo assegnate al nostro Paese e sulle forniture relative all'indotto e alla componentistica degli stabilimenti Italiani

- **Il Tavolo del settore automotive: dopo 9 mesi dall'insediamento del Governo Meloni, nessun fatto concreto per il settore automotive. Il giorno 19 giugno 2023 il Ministro Urso ha convocato le organizzazioni sindacali al MiMiT, dopo che Fim-Fiom-Uilm hanno comunicato le iniziative di mobilitazione a sostegno del settore industriale metalmeccanico. E' necessario definire concretamente le linee di intervento per i finanziamenti per governare la transizione e trasformazione del settore automotive.**

**Dopo 9 mesi dall'insediamento del Governo Meloni a tutt'oggi non si è provveduto ad utilizzare le risorse stanziare nel Fondo specifico dell'automotive** per favorire la reindustrializzazione e la trasformazione del settore. Si stanno finanziando unicamente gli incentivi alla domanda (acquisto di auto sostenibili) indispensabili per promuovere l'acquisto di veicoli con un costo superiore del 50%, (650 milioni per tre anni a partire dal 2022).

Come FIM l'abbiamo ribadito più volte, che non si devono sottrarre risorse per la reindustrializzazione indispensabili per evitare l'impatto negativo di oltre 75.000 lavoratori nel comparto auto a seguito del cambio delle motorizzazioni. Il Fondo stanziato dal precedente governo era di circa 8 miliardi, ne rimangono circa 6 miliardi.

Le risorse devono essere utilizzate per favorire la reindustrializzazione e compensare con nuove attività le perdite occupazionali causate dal cambio delle motorizzazioni. Bisogna accorciare la catena di fornitura, portando nel nostro Paese le produzioni 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. Il Governo deve essere consapevole che senza un piano per la transizione industriale attivabile immediatamente, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza. Come FIM-CISL, insieme alle altre organizzazioni sindacali e a Federmeccanica, abbiamo prodotto uno studio comparato di quanto gli altri stati in Europa hanno fatto e stanno facendo per salvaguardare la filiera produttiva. Questo studio lo abbiamo presentato al Ministro Urso, perché rappresenta un utile strumento per scaricare a terra gli investimenti nelle aziende del nostro Paese.

Non bisogna perdere tempo, la situazione di criticità e di forte trasformazione che sta

attraversando il settore automotive nel suo complesso e le ripercussioni negative che gravano sull'indotto, emergono in tutta la loro drammaticità dalle numerose situazioni di crisi. Mancano interventi specifici per rafforzare gli ammortizzatori sociali, la formazione professionale, necessari per governare la transizione e il cambiamento delle competenze professionali dei lavoratori verso l'elettrico, l'idrogeno, la digitalizzazione, la connettività e la guida autonoma.

Ufficio Stampa FIM Nazionale

Torino, 5 luglio 2023

**STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi nel I° semestre – per gli anni 2019-2023**

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nel I° semestre anni 2019-2023					
		30/06/19	30/06/20	30/06/21	30/06/22	30/06/23	23 VS 22
Polo Produttivo Torinese	3.221	7.078	5.725	35.014	48.760	53.330	9,4%
Maserati Modena	1.121	710	-	410	610	600	-1,6%
Cassino	2.993	28.664	14.692	22.966	26.310	25.940	-1,4%
Pomigliano	4.209	117.382	45.670	72.700	79.730	100.420	26,0%
Melfi	5.950	152.767	82.175	112.796	93.580	110.820	18,4%
<b>Tot FCA Auto</b>	<b>17.494</b>	<b>306.601</b>	<b>148.262</b>	<b>243.886</b>	<b>248.990</b>	<b>291.110</b>	16,9%
Sevel - Fiat Professional*	5.218	149.216	106.730	163.780	102.900	114.760	11,5%
<b>Totale</b>	<b>22.712</b>	<b>455.817</b>	<b>254.992</b>	<b>407.666</b>	<b>351.890</b>	<b>405.870</b>	15,3%

**STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annuali dal 2016 al 2022.**

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte – produzioni annuali dal 2016-2022							
		31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	22 VS 21
Polo Produttivo Torinese	3.221	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	<b>94.710</b>	22,6%
Maserati Modena	1.121	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860	<b>1.250</b>	45,3%
Cassino	2.993	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	<b>55.000</b>	25,7%
Pomigliano	4.209	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	<b>165.000</b>	34,1%
Melfi	6.062	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	<b>163.793</b>	0,1%
<b>Tot FCA Auto</b>	<b>17.606</b>	<b>712.956</b>	<b>743.454</b>	<b>667.526</b>	<b>525.664</b>	<b>460.610</b>	<b>408.526</b>	<b>479.753</b>	17,4%
Sevel - Fiat Professional	5.218	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	<b>206.000</b>	-22,3%
<b>Totale</b>	<b>22.824</b>	<b>1.002.966</b>	<b>1.035.454</b>	<b>964.533</b>	<b>818.880</b>	<b>717.636</b>	<b>673.574</b>	<b>685.753</b>	1,8%