

## Comunicato Stampa

### Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

#### **FIM CISL: STELLANTIS con 751.384 veicoli chiude il 2023 a +9,6%**

#### **La produzione trascinata dalla crescita produttiva di Pomigliano d'Arco e dai veicoli commerciali**

**A quota 1 milione mancano 1/3 degli attuali volumi, necessario rilanciare Cassino e Mirafiori.**

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy nel 2023**

I dati della produzione nel 2023 sono in miglioramento rispetto al 2022, confermando così il 2° anno di crescita. Si rileva infatti una crescita del +9,6%. Nello specifico nel 2023 sono state prodotte, tra autovetture e veicoli commerciali, 751,384 unità contro le 685.753 del 2022. **La produzione di autovetture segna un +8,6%**, pari a 521.104 mentre quella dei **veicoli commerciali segna un aumento del +11,8%**, con +24.280 unità prodotte, confermando il dato in crescita già rilevato negli ultimi tre trimestri, rispetto ad un inizio anno negativo, in particolare per una riduzione degli stop produttivi per la mancanza di materiali, che invece aveva caratterizzato il 2022.

**La produzione di auto e veicoli commerciali rimane ancora al di sotto -8,2% del 2019, periodo pre-covid, dove si era attestata complessivamente a 818.880 unità.** Per le auto si riscontra un sostanziale avvicinamento (-0,9%), mentre per le produzioni dei veicoli commerciali siamo -12%.

La crescita di 65.000 unità si è determinata in particolare con le produzioni dei plant di Pomigliano d'Arco e di Atessa.

**A quota 1 milione di veicoli (auto più commerciali) mancano 1/3 degli attuali volumi, dai dati risulta evidente quanto sia necessario rilanciare le produzioni di Cassino e di Mirafiori con nuove produzioni.**

### **Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali**

- **Plant Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati **nel 2023 raggiungono le 85.940 unità** ottenendo un -9,3% rispetto al 2022, un dato negativo dopo tre anni di salita produttiva. Il peso maggiore dei volumi continua ad essere determinato dalla produzione della **500 bev che si ferma a 77.260 unità, di fatti allo stesso livello del 2022 (77.500)**. Dato non positivo, visto che l'andamento nel 1° semestre 2023, spinto da una produzione su due turni, aveva fatto sperare in una salita oltre le 90.000 unità. Hanno inciso purtroppo le giornate di CIG, che dal mese di ottobre hanno coinvolto anche i 1200 lavoratori sulla linea di produzione della 500e. Dall'inizio anno sono state circa 20 le giornate di fermo produttivo a cui si sono aggiunte 11 giornate di una lunga chiusura collettiva.

Una flessione di mercato, in particolare nell'ultimo trimestre, ci preoccupa nonostante le rassicurazioni dell'azienda che riconduce il tutto ai ritardi del nostro Paese sugli incentivi all'acquisto delle auto sostenibili e alla mancanza delle infrastrutture di ricarica.

Gli incentivi comunicati dal MIMIT, prima nel gruppo di lavoro sul tavolo auto e successivamente resi pubblici, in approvazione con DPCM nel mese di gennaio 2024, dovrebbero dare una spinta importante

alla vendita e alla produzione di 500e. Inoltre a gennaio 2024, è stato confermato il lancio commerciale sul mercato nord-americano, per il quale si attende una risposta positiva in termini di volumi.

Sulla **linea Maserati** la situazione della produzione è molto più critica. Sul fronte produttivo si sono raggiunte le 8.680 unità con i 5 modelli (GT, GC, Levante, Ghibli e QP), **-49% rispetto al 2022**. Aggiungendo un altro anno negativo alle Maserati prodotte nel Polo Torinese, si è toccato un livello molto critico, se si pensa solo che nel 2017 le produzioni si attestavano a quasi 55.000 unità. Sono stati 99 i giorni di stop produttivi gestiti con la CIG che hanno coinvolto circa 1780 lavoratori nei primi 9 mesi e 1052 nei restanti 3 mesi.

Verso la fine del 1° trimestre del 2023 sono partite le produzioni delle Maserati Gran Turismo (GT) e Gran Cabrio (GC) raggiungendo la quota di 2790 unità. A inizio 2024 verranno inoltre prodotte anche le nuove versioni Folgore full-electric di GT e successivamente di GC.

Certamente le nuove GT e GC, anche nelle loro versioni elettriche, potranno avere riscontri migliori in termini di volumi, ma crediamo non ci siano le condizioni di supplire allo stop produttivo di Ghibli e Quattroporte e soprattutto non possano saturare, insieme al Suv Levante, la produzione della linea Maserati.

Dal 2025 è previsto il lancio produttivo del nuovo modello Quattroporte berlina nella sua versione full-electric. Riteniamo che non si debba temporeggiare sull'avvio produttivo, ma sia necessario accelerare e anticipare i tempi della messa in produzione della nuova berlina. E' importante comprendere per il futuro la strategia di Stellantis a Mirafiori sia sui modelli che sui volumi delle produzioni Maserati, visto che l'obiettivo nel piano "Dare Foward 2030" è di incrementare tre volte il peso delle nuove auto nei segmenti dei veicoli premium e di lusso e noi pensiamo che lo si debba fare con un ruolo primario di Mirafiori. Data la situazione, riteniamo indispensabile che oltre alla 500e e ai modelli Maserati, venga assegnato un altro modello su piattaforma full-electric con potenzialità di volumi importanti e non di nicchia, al fine di garantire la missione produttiva di Mirafiori come stabilimento di assemblaggio auto.

- **Plant Maserati Modena**

La produzione nel plant di Modena è pressoché in linea con il dato di produzione dell'anno precedente. Le MC20 prodotte nel 2023 sono 1244. Nell'ultima parte dell'anno si è dovuto ricorrere a qualche giornata di Cig in modo molto marginale. La produzione della supersportiva MC20 di Maserati, dovrebbe mantenere anche per il 2024 gli stessi volumi. 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 nel 3° quadrimestre del progetto "Fuoriserie" dedicato alla personalizzazione di lusso per tutti i modelli del Tridente che determinerà anche un impatto positivo a livello occupazionale, consolidando e rafforzando così la presenza di Maserati a Modena.

All'inizio del 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 260 diretti di produzione, sono impiegati circa 837 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 2023 è stata di 48.800 unità (-11,3%). E' lo stabilimento con la flessione più importante rispetto al 2022. L'attuale produzione è caratterizzata dai volumi della nuova Maserati Grecale con 17.242 unità, pari a più di 1/3 delle produzioni e il restante è rappresentato dalle due Alfa Romeo Stelvio e Giulia.

L'incremento dei volumi della Maserati Grecale, (+3.640 pari a + 27%), in crescita rispetto al 2022, non ha compensato la flessione riscontrata sulle due Alfa Romeo (- 9.840 pari a - 24%).

Le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono maggiori rispetto all'attuale produzione, basti pensare che nel 2017 era quasi il triplo con 153.263, con un'occupazione superiore di 1.200 addetti.

Lo stabilimento sta producendo già le prime versioni full elettric della Maserati Grecale Bev, con il lancio previsto ad inizio anno. I nuovi modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia, che abbiamo recentemente visto già realizzati nel centro Stile di Mirafiori, sono sviluppati sulla piattaforma Stla Large e saranno prodotti nel sito di Cassino non prima del 2025.

Nei mesi scorsi sono stati ultimati i lavori di unificazione della verniciatura e della lastratura e di preparazione della linea montaggio per le nuove produzioni elettriche. Dall'inizio dell'anno sono stati circa 54 i giorni di fermo produttivo, che si sono resi necessari per effettuare i lavori e per far fronte a qualche giorno di fermo produttivo per mancanza di materiali.

L'assegnazione allo stabilimento della piattaforma Stla large bev, rappresenta certamente una prospettiva positiva per il futuro dello stabilimento, ora è indispensabile l'allocazione in tempi brevi di altri modelli premium, che vadano ad affiancare le produzioni di Maserati Grecale e delle due nuove Alfa Romeo.

- **Plant di Pomigliano**

E' lo stabilimento che ha avuto la crescita maggiore nel corso del 2023, raggiungendo la quota di 215.000 unità, in aumento del **+30,3%**. Dalla ripartenza della produzione della Panda nel 2011, Pomigliano non ha mai raggiunto queste produzioni.

La crescita dei volumi rispetto al 2022 è costituita in gran parte dalla salita produttiva delle nuove produzioni, suv Alfa Romeo Tonale e del suv Dodge Hornet, che hanno raggiunto le 82.300 unità, a cui si sommano le 132.700 Fiat Panda.

Le due linee di montaggio producono su 12 turni settimanali, mentre si effettuano i 20 turni su alcune aree del Plant come la lastratura, lo stampaggio, la verniciatura, la plastica e la logistica.

**A partire dal 1° gennaio 2024 termina l'utilizzo del CDS per lo stabilimento campano, un risultato storico per la Fim-Cisl e gli altri sindacati che hanno sottoscritto gli accordi nel 2011 con la partenza della produzione della Panda.** Un risultato ancor più significativo se si considera che nel perimetro di Pomigliano d'Arco sono stati inseriti negli ultimi mesi anche i lavoratori della ex PCMA e del polo logistico di Nola.

Inoltre a tutt'oggi, l'occupazione presente nel sito è aumentata di oltre 1.150 lavoratori, provenienti con trasferte temporanee dagli altri siti del Gruppo, in particolare da Melfi, Pratola Serra e Cassino.

La crescita delle produzioni del Tonale e del Dodge Hornet sul mercato americano e la conferma della Fiat Panda, sicuramente fino al 2026 e comunque, fino a quando la legislazione sulle produzioni endotermiche lo consentiranno, garantiscono per i prossimi anni i livelli produttivi sul sito partenopeo. Dopo nostre sollecitazioni, il Gruppo ha inoltre ribadito, che la produzione della "Panda continuerà per tutto il suo ciclo di vita fino all'arrivo del nuovo ciclo di modelli". Sono impegni importanti che Stellantis dovrà poi assumere con garanzie precise anche in sede ministeriale nell'accordo di sviluppo del settore auto.

- **Plant di Melfi**

Il dato produttivo nel 2023 è in leggera crescita **+3,9%** rispetto all'anno precedente. Se lo rapportiamo al 2019 la perdita è invece di circa 78.000 auto (-31,4%), la flessione più pesante negli stabilimenti dell'auto.

Le 170.120 auto prodotte sono così ripartite: il 29,8% 500x, il 42,8% Jeep Renegade e il 27,3% Jeep Compass. Il leggero miglioramento sul 2022 è determinato dal minor impatto generato dagli stop produttivi per mancanza di materiale, che nel corso del 2023 sono stati 73 giorni mentre nel 2022 sono stati 104 giorni con una turnistica maggiore.

Il venir meno di circa 1/3 della produzione rispetto al 2019 ha comportato delle ripercussioni negative in termini occupazionali, che si sono affrontate con vari strumenti che alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (nell'ultimo anno periodo ha coinvolto quasi 1.450 lavoratori portando l'occupazione a 5.600) trasferite infra-gruppo circa 1150 persone.

Da metà maggio 2023 la turnazione nello stabilimento è passata da 17 a 15 turni.

La situazione di Melfi comunque difficile e complessa soprattutto nella fase di transizione verso i cinque nuovi modelli multibrand completamente elettrici, sulla piattaforma Bev STLA Medium, che certamente rappresentano una risposta positiva in termini di prospettiva futura per lo stabilimento lucano. Nell'incontro del 23 novembre scorso, al Centro Stile di Torino, le segreterie nazionali hanno potuto visionare i nuovi modelli e verificarne le potenzialità.

L'ultima parte del 2023 è stata caratterizzata da tutta la fase necessaria per accompagnare la transizione dello stabilimento di Melfi verso la produzione dei cinque nuovi modelli, a tal fine è stato stipulato un nuovo Contratto di Solidarietà con scadenza 4 agosto 2024.

Ad ottobre, con la conferma del quinto modello full electric a marchio jeep, che chiedevamo come Fim-Cisl per dare ulteriori garanzie per il futuro dello stabilimento, abbiamo verificato anche il cronoprogramma per l'avvio delle nuove produzioni e l'intreccio con le attuali produzioni. Nello specifico nell'ultimo quadrimestre del 2024 partirà la salità produttiva della prima vettura full electric a marchio DS, seguiranno nel 2025 altre due vetture, una Jeep e una DS, nel 2026 le altre due, una a marchio Opel e la Lancia Gamma. La Jeep Compass sarà prodotta anche in una versione ibrida di ultima generazione. Verrà inoltre realizzata la nuova linea di assemblaggio delle batterie che partirà con il lancio dei nuovi modelli.

Il cronoprogramma di uscita delle attuali produzioni prevede: la prima ad uscire nel corso del 2024 sarà la 500X e a seguire la Jeep Renegade a fine 2025.

Per l'indotto stiamo agendo a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per avere tutte le garanzie legate per evitare impatti negativi a livello occupazionale. Gli incontri svolti in sede ministeriale a dicembre e quelli programmati dal 22 gennaio 2024 per noi devono rappresentare l'ambito dove ottenere quegli elementi di garanzia che oggi non abbiamo. E' necessario che il gruppo Stellantis sia impegnato a dare priorità nelle forniture alle aziende del comprensorio, ma nello stesso tempo, bisogna sostenere le aziende fornitrici nel processo di ammodernamento e di transizione verso le nuove produzioni. Inoltre è indispensabile agire sull'accordo di programma e sulle strumentazioni a disposizione nelle aree di crisi complessa per attrarre altri nuovi investimenti e per tutelare i lavoratori dell'area di Melfi.

- **Plant di Atessa**

La produzione nei veicoli commerciali nel 2023 ha raggiunto quota di 230.280 unità, con un risultato in crescita rispetto al 2022 del **+11,8%**, invertendo il dato negativo riscontrato nei primi mesi dell'anno. Nel 2021 e nel 2022 la situazione dei fermi produttivi per mancanza di materiale aveva condizionato fortemente i risultati produttivi. Nel 2023 gli stop produttivi sono stati complessivamente 15 giorni in gran parte concentrati nel 1° trimestre. Ad oggi la problematica dei materiali sembra quasi

completamente risolta, questo determinerà una crescita in termini di volumi anche nel 2024. Nello stabilimento di Atessa (CH) leader nei veicoli commerciali leggeri, si producono oltre ai veicoli commerciali di Fiat e Psa, anche di Opel e Vauxall e dal 2024 dovrebbero partire anche quelli di Toyota. La costituzione in Stellantis di un'area specifica del business dei veicoli commerciali, rappresenta un chiaro segnale di rafforzamento sia in termini di investimenti che di volumi in particolare per il plant di Atessa.

Lo stabilimento abruzzese deve continuare 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. La crescita produttiva giornaliera del trimestre passato ha comportato un incremento occupazionale, al momento temporaneo, di circa 220 unità tra nuovi ingressi di somministrati e trasferte da altri Plant, quest'ultimi previsti per circa 160.

Nello scorso mese di settembre sono state stabilizzati, con contratti Stellantis a tempo indeterminato, 40 dei 180 lavoratori in Staff leasing. La nostra posizione rimane quella di cercare di ottenere in futuro altre stabilizzazioni per non perdere quelle professionalità su cui si è investito, in particolare in costanza di una crescita produttiva che ha continuità.

## **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 tre fabbriche in Europa (di cui una a Termoli) e due 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.

#### **Incontri di verifica del 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. Periodicamente vengono effettuati gli incontri presso il MiMIT, nell'apposito tavolo Stellantis e in quello di settore, oltre ad una serie di incontri di verifica a livello locale e nazionale. In particolare il 23 novembre scorso è stato fatto l'incontro dell'osservatorio nazionale, previsto dal Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL).

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 e positive dentro una transizione ecologica e digitale che sta investendo il settore automotive. Analizziamo gli aspetti più rilevanti emersi negli ultimi incontri con il Gruppo Stellantis e con le istituzioni.



- **Torino Manufacturing District:** polo produttivo di veicoli e componenti, dove l'azienda ha confermato la sua valenza come centro di progettazione per l'elettrificazione e la sostenibilità, cuore progettuale dei marchi iconici italiani.
  - **Maserati GT e GC**, lancio delle produzioni nel corso del 2023. Dall'inizio del 2024 verranno prodotte anche le versioni elettriche.
  - Nel 2025 è previsto il lancio della **futura Maserati berlina luxury E a Mirafiori**. Ci è stato comunicato che si stanno ridefinendo i tempi per massimizzare l'impatto sul mercato. Abbiamo ribadito che questo non deve costituire un ritardo nel lancio produttivo.
  - **La Fiat 500e** costruita a Mirafiori verrà esportata negli Stati Uniti da inizio 2024;
  - **La Joint venture con Punch Powertrain, denominata e-Transmissions**, operativa a febbraio 2024, ospiterà a Torino uno stabilimento avanzato per la produzione e la fornitura di innovative trasmissioni elettrificate per la nuova generazione di modelli ibridi e PHEV. Avrà una capacità installata di 600.000 trasmissioni elettrificate all'anno per supportare le esigenze complessive di Stellantis. Attualmente vi lavorano già quasi 100 persone (con potenziale organico a regime di 500 dipendenti). Attualmente sono in corso le attività di assemblaggio e collaudo degli impianti di produzione;
  - Il primo **Circular Economy Hub** (Hub per economia circolare), che mira ad allungare la vita di componenti e veicoli, garantendone una maggiore durata **è stato inaugurato il 23 novembre 2023**, con circa 200 lavoratori, per giungere a regime nel 2025 intorno alle 500 unità;
  - Il **Battery Technology Center** è stato inaugurato nel mese di settembre 2023, dove verranno effettuati i test prestazionali e la validazione dei componenti delle batterie per i veicoli elettrici di Stellantis 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. Le funzioni di ricerca e sviluppo occupano in Italia 4.500 lavoratori (3.700 impiegati e 500 operai) così ripartiti: Torino 3000, Modena 600, Pomigliano 500 e i restanti nei centri più piccoli di Balocco, Trento, Bari e Melfi.
  - Investimento sul **Green Campus Mirafiori** che verrà completata nel dicembre 2025 accoglierà 10.000 dipendenti, tra ingegneri, tecnici e impiegati degli Enti Centrali, 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.
- **Comau**
  - Nell'incontro del 30 ottobre 2023 la direzione aziendale ha **confermato lo spin-off** già annunciato da tempo, senza comunicare alcun dettaglio in termini di tempi e modalità. Rimangono quindi non pochi elementi di incertezza. Abbiamo espresso la nostra preoccupazione che questa importante realtà del settore della 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 terze con l'evidente rischio di impoverire ulteriormente il patrimonio di ricerca e sviluppo nel nostro Paese in ambito così tecnologicamente avanzato.  
Abbiamo ribadito la richiesta di essere puntualmente aggiornati e coinvolti su eventuali sviluppi della situazione. Nel frattempo a livello governativo abbiamo chiesto al governo di considerare anche la possibilità di attivazione della golden power, per attivare poi tutti gli elementi di garanzia a tutela del patrimonio industriale ed occupazionale.

- **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 ridimensionamento all'avvicinarsi del 2030. Nell'ultimo incontro l'azienda ha ribadito che rimane il Polo di eccellenza dell'alluminio del Gruppo con l'obiettivo di compensare le produzioni in fase di riduzione, con nuove produzioni di componentistica più leggera richiesta dalle trasformazioni in corso nelle autovetture elettriche. Per questo motivo ritiene che non ci siano delle problematiche nel breve termine, infatti sono state messe in produzione le scatole per batterie e prossimamente il progetto di costruire le scatole metalliche per contenere i sistemi hardware e le coppe dell'olio. Per noi è indispensabile un monitoraggio continuo e di verifica rispetto ai reali impatti occupazionali e soprattutto per avere risposte certe rispetto alle prospettive future.

- **Verrone**

- Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atessa e a Clivice

- **Modena**

- Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20, con elettrificazione prevista nel 2025. Nel 3° quadrimestre del 2024 verrà compiuto un investimento sul progetto denominato "Fuoriserie", nuovo reparto di verniciatura, per la personalizzazione di tutte le vetture Maserati.

- **Cassino**

- E' partita la produzione della piattaforma elettrica Folgore su Maserati Grecale. Con l'assegnazione della piattaforma Stla Large diventerà lo stabilimento leader per produrre la prossima generazione di veicoli di marchi premium e di lusso come Alfa Romeo e Maserati. Abbiamo visionato al Centro Stile le future Alfa Romeo Stelvio e Giulia sviluppate sulla nuova piattaforma dove verranno prodotte dal 2025 anche nelle versioni elettriche.

- **Pomigliano d'Arco**

- Sono in produzione dal 2° semestre 2022 l'Alfa Romeo Tonale e Hornet Dodge. Se gli sviluppi normativi lo consentiranno, è intenzione di Stellantis estendere il ciclo di vita della Panda, anche oltre il 2026 e quindi sostenere lo stabilimento fino all'arrivo del nuovo ciclo di modelli.

- **Melfi:**

- A partire dall'ultimo trimestre del 2024 al 2026 verranno lanciati i 5 nuovi modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium, la linea delle batterie e rinnovamento delle motorizzazioni ibride e plug-in dei modelli attualmente in produzione.

- **Atessa**

- L'85% della produzione di Atessa viene esportata. Lo stabilimento di Atessa sarà uno dei principali punti di produzione a livello mondiale di nuovi veicoli commerciali elettrificati per i marchi Citroën, FIAT Professional, Opel, Peugeot e Vauxhall, nell'ambito dell'offensiva strategica Pro One per la divisione veicoli commerciali di Stellantis. Confermato l'accordo con Toyota sui veicoli commerciali avrà impatti positivi sui veicoli commerciali di Atessa a partire dal 2024.

- **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 dell'area oltre a verificare le necessarie garanzie per il futuro qualora si prospettassero ipotesi di cessione, sempre più probabili anche se non confermate ufficialmente.

- **Termoli**

- Confermata la partenza della terza Gigafactory europea e la relativa partenza produttiva nel 2026. Attualmente Automotive Cells Company ACC, la joint di Stellantis, Saft/Total Energy e Mercedes-Benz, occupa poco più di 20 dipendenti. Sono in corso le trattative a livello ministeriale dove si è insediato 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**
  - Dalla fine 2024 sarà unico stabilimento a fornire le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 7 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo.

Nei vari incontri avuti con azienda ed Istituzioni, sia nazionali che locali, abbiamo chiesto che 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 e sviluppo assegnate al nostro Paese e sulle forniture relative all'indotto e alla componentistica degli stabilimenti Italiani.

### Il 6 dicembre 2023 si è insediato il tavolo permanente per lo Sviluppo Automotive

**Dopo quattro mesi di ritardo finalmente è partito il tavolo dell'auto.** Ora è indispensabile che questo tavolo di sistema, raggiunga l'obiettivo di costruire un accordo di sviluppo con **Stellantis** e tutti gli attori del settore automotive italiano per l'aumento dei livelli produttivi negli stabilimenti italiani, il consolidamento dei centri di ingegneria e ricerca, maggiori investimenti sui modelli innovativi, la riqualificazione delle competenze dei lavoratori e il sostegno alla riconversione della filiera della componentistica. A tal fine sono già **funzionanti e riconvocati dal 22 gennaio 2024 i cinque gruppi di lavoro** sul **Mercato** (incentivi, future evoluzioni), sulla **Competitività** (efficientamento, energia, ecc.), sulla **Componentistica**, su **Lavoro** e competenze e, infine, su **R&S** e centri di ingegneria. All'incontro hanno partecipato MIMIT, Ministero del Lavoro, Stellantis, le Regioni, Anfia e le organizzazioni sindacali FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL, FISMIC e UGLM.

Nell'incontro di insediamento abbiamo sottolineato l'importanza di aver finalmente convocato un tavolo di settore con il coinvolgimento di tutti gli attori della filiera dell'auto. Per affrontare le transizioni in atto nell'automotive è importante indirizzare le risorse disponibili in maniera precisa con investimenti. Certo siamo tutti d'accordo sugli obiettivi di aumento della produzione, ma dobbiamo stabilire i tempi di realizzazione, sapendo che il milione di veicoli (auto + veicoli commerciali), significa aumentare le attuali produzioni di un terzo. Se l'obiettivo di un milione è solo di auto questo significa il raddoppio della produzione.

Per quanto riguarda ciascun sito produttivo, la discussione per noi dovrà riguardare, non tanto l'italianità dei brand Stellantis, quanto quali e quanti nuovi modelli, saranno prodotti nel nostro Paese. Oggi il gruppo è una multinazionale che produce già in Italia marchi come Jeep, Dodge e in futuro anche DS e Opel, se su alcuni stabilimenti abbiamo delle missioni produttive certe come quello di Melfi, su altri siti c'è la necessità di fare un approfondimento e definire nuovi modelli e i tempi di partenza. Serve una discussione sulla saturazione degli stabilimenti, sui modelli che in futuro saranno prodotti e su come aumenteranno volumi e investimenti in R&S.

Per quanto riguarda i 6 miliardi rimasti (rispetto agli 8 mld che costituivano il fondo dell'auto), devono essere usati non solo per gli incentivi all'acquisto, ma per investire sull'offerta, cioè sull'industria e sulla filiera della componentistica, che altrimenti rischierebbe un forte ridimensionamento.



E' necessario creare concretamente le condizioni di sviluppo e di crescita dei volumi produttivi e occupazionali, per gli stabilimenti Stellantis in Italia e per il settore della componentistica. Bisogna utilizzare le risorse per la reindustrializzazione, indispensabili per evitare l'impatto negativo di oltre 75.000 lavoratori nel comparto auto a seguito del cambio delle motorizzazioni. Sono molte le **situazioni di crisi nel settore auto che si stanno determinando pesantemente: Marelli di Crevalcore, Bosch di Bari, Denso di San Salvo, Lear, Te Connetivity, le aziende che producono sistemi di scarico.** Bisogna accorciare la catena di fornitura, portando in Italia 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. Senza un piano per la transizione industriale attivabile immediatamente, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza.

Ufficio Stampa FIM-CISL Nazionale

Torino, 5 gennaio 2024

**STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annui dal 2017 al 2023.**

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero veicoli prodotti							23 VS 22
		31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	31/12/23	
<b>Polo Produttivo Torinese</b>	3.221	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	<b>85.940</b>	<b>-9,3%</b>
<b>Maserati Modena</b>	1.097	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	<b>1.244</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Cassino</b>	2.993	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	<b>48.800</b>	<b>-11,3%</b>
<b>Pomigliano</b>	4.150	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	<b>215.000</b>	<b>30,3%</b>
<b>Melfi</b>	5.600	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	<b>170.120</b>	<b>3,9%</b>
<b>Tot. Auto</b>	<b>17.061</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>	<b>521.104</b>	<b>8,6%</b>
<b>Atessa - Veicoli commerciali</b>	5.020	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	<b>230.280</b>	<b>11,8%</b>
<b>Totale Auto+V.Commerciali</b>	<b>22.081</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>	<b>751.384</b>	<b>9,6%</b>