

Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario generale FIM CISL Ferdinando Uliano e del Segretario generale FIM Basilicata Gerardo Evangelista

Stellantis Melfi: confermati 5 modelli full elettrici, resta incognita su capacità di saturazione degli impianti e dell'indotto

Si è tenuto questa mattina a Roma presso il MiMIT, il primo incontro alla presenza del Ministro Urso, del tavolo Stellantis con focus sul sito di Melfi. Presenti oltre alle organizzazioni sindacali nazionali e territoriali, Davide Mele responsabile Corporate Affairs per il gruppo Stellantis, Gianmarco Giorda di Anfia, il presidente della regione Basilicata e il sindaco di Melfi.

Il Ministro Urso ha sottolineato che l'assenza di Stellantis, nella prima parte del tavolo odierno è legato alla policy aziendale che li vincola a non partecipare ad incontri con candidati alle elezioni.

Il Ministro ha sottolineato come quello di Melfi sia il primo tavolo che dobbiamo affrontare, soprattutto a quello che Urso chiama modello Melfi, che rispetto agli altri siti ha un indotto strettamente legato al sito lucano che sta soffrendo una forte crisi legata in parte al modello industriale di Stellantis che predilige per la componentistica i produttori interni a cui si somma la transizione all'elettrico.

Il capo segreteria tecnica del Ministro, Calabrò ha poi ricordato i primi risultati del lavoro dei vari gruppi di lavoro che si sono tenuti nelle settimane scorse sul settore automotive, tavoli che hanno l'obiettivo di arrivare alla stesura di un protocollo d'intesa con il Gruppo Stellantis, dalla produzione sito per sito, mitigazione del costo dell'energia, politiche attive e passive, ricerca e innovazione e filiera della componentistica. Sempre ministero ha ricordato come il prossimo 16 aprile sarà aperto il bando competitività per il settore.

Anche Gianmarco Giorda di Anfia, ha sottolineato le criticità e difficoltà di tutte le aziende della componentistica dell'indotto Stellantis di Melfi legate in parte alla transizione all'elettrico ma anche alle gare d'appalto molto stringenti sui costi del Gruppo Stellantis.

Per quanto riguarda invece Stellantis, l'ing. Mele ha ricordato come il Gruppo ha installato a Melfi la piattaforma Stella Medium (per le produzioni dei segmenti C e D) – una piattaforma estremamente flessibile, confermando la produzione di 5 vetture multi brand full electric a Melfi.

L'implementazione dei primi modelli è già in corso, il primo modello sarà legato al brand DS e tutti e 5 i modelli avranno una calendarizzazione che si dipanerà nei prossimi 2 anni, entro 2026. Come capacità produttiva iniziale – ha detto Mele - pensiamo a circa 40 vetture ad ora, per un totale di 260 mila vetture anno che dovrebbero saturare l'impianto. Per quanto riguarda le attuali produzioni, la 500 X continuerà fino prima metà 2025, mentre la Jeep Renegade si protrarrà fino al 2026.

Mele ha anche sottolineando come gli incentivi continueranno ad essere importanti, la Cina attualmente ha un vantaggio competitivo che oggi è di circa il 30% in meno rispetto alle vetture prodotte in Italia, precisando come nei tavoli tecnici siano emersi anche importanti gap competitivi, a partire dal costo dell'energia, che ci penalizza nella competitività rispetto agli altri paesi; il costo del lavoro e gap sui costi della logistica.

Per la FIM il Segretario generale FIM Ferdinando Uliano intervenendo ha precisato come Melfi rappresenti un *unicum* rispetto agli altri stabilimenti italiani, in particolare per il sistema dell'indotto che ruota esclusivamente intorno al sito produttivo di Stellantis che complessivamente impiega circa 9 mila lavoratori tra diretti (5675) e indiretti. Uliano ha poi ricordato come lo

stabilimento di Melfi oggi produce 170 mila unità, circa la metà di quelle che si producevano sette anni fa. Le attuali tre vetture prodotte verranno sostituite con 5 modelli full electric, resta da capire il modello Opel che era stato annunciato, con cosa verrà sostituito e le tempistiche.

Soprattutto – sottolinea il Segretario generale FIM - abbiamo la necessità di capire se la proiezione rispetto ai volumi dei 5 modelli full electric sarà capace di saturare gli impianti o gli impatti effettivi sull'occupazione, perché per noi sarà necessario gestire e preservare l'occupazione. A questo si aggiunge anche la nostra preoccupazione rispetto alle aziende della componentistica su cui non abbiamo ancora una risposta.

Per quanto riguarda gli incentivi - conclude il leader FIM - sarà necessario avere una continuità visto che resta un delta nei costi dell'elettrico rispetto alle motorizzazioni endotermiche di oltre il 40 % in più a cui vanno aggiunti sostegni e incentivi per sostenere la riconversione industriale in particolare della componentistica. Sarà fondamentale la definizione, a termine dei vari incontri di stabilimento, di un accordo complessivo che stabilisca concretamente impegni e garanzie di tutti i soggetti presenti al Tavolo a partire da Stellantis.

Ufficio stampa FIM CISL

Roma, 2 aprile 2024