

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

anno 2024

Gennaio 2025



www.fim-cisl.it



ISCRIVITI



FIM-CISL: Produzione 2024 Stellantis anno nero sotto 500 mila, auto a 283.090 (-45,7%), livelli produttivi al 1956, tutti gli stabilimenti in negativo.

Il 5 febbraio manifestazione europea per il rilancio del settore auto

Situazione produzione STELLANTIS Italy anno 2024



Il 2024 sarà ricordato come l'anno nero di Stellantis. I dati della produzione si chiudono negativamente, dopo due anni di crescita, segnano un forte dato negativo rispetto all'anno precedente, con una quantità tra autovetture e furgoni commerciali di **475.090 unità** (-36,8%) contro le 751,384 del 2024. Per la prima volta tutti gli stabilimenti sono in negativo, gli autoveicoli con perdite maggiori rispetto ai veicoli commerciali. Precisamente le **autovetture** registrano un **-45,7% con 283.090 unità, per trovare un dato così basso di produzione bisogna spostare le lancette nel 1956**. I veicoli commerciali con 192.000 unità (-16,6%) hanno avuto una flessione più contenuta in termini percentuali, anche se in termini di volumi l'impatto è consistente pari ad oltre 38.000 unità. La riduzione della produzione è stato un continuo peggioramento dall'inizio del 2024, raggiungendo cali produttivi nelle auto dal 21% al 70%.

Le previsioni negative che avevamo stimato negli ultimi due report trimestrali purtroppo hanno avuto un riscontro con la realtà consuntivata a fine anno, con un aggravio in termini di volumi e di aumento dell'uso di ammortizzatori sociali e di chiusure anticipate di fine anno, coinvolgendo quasi 20 mila

lavoratori. Come affermato da Stellantis, per il tramite del responsabile Europa Ing. Jean Philippe Imparato, nell'ultimo incontro del 17 dicembre scorso, la situazione in termini di volumi non subirà significative modifiche nel corso del 2025, in quanto i nuovi lanci produttivi nel corso del corrente anno di Melfi, Cassino e Mirafiori impatteranno nel 2026, dove ipotizzano di raggiungere le produzioni di 750.000 unità riscontrate nel 2023. Il gruppo conferma obiettivo di 1 milione di veicoli entro il 2030, ma lo subordina alle risposte del mercato. Stellantis ha ribadito per il 2025 2 miliardi di investimenti e con 6 miliardi di acquisti ai fornitori italiani e soprattutto con un comportamento e un'attenzione più responsabile. È sicuramente un cambio di impostazione, con un piano di investimenti aggiuntivo al precedente.



Al piano industriale precedente da noi giudicato insufficiente, hanno aggiunto la nuova piattaforma small con i due nuovi modelli compatti a Pomigliano dal 2028. La nuova 500e a Mirafiori in aggiunta alla 500 ibrida. Vengono ibridizzate le auto previste nelle versioni elettriche tra il 2025 e 2026 a Melfi, portando l'offerta a 7 modelli. È stato annunciato ad Atesa la nuova gamma large sui veicoli commerciali. A Casino vengono sviluppate anche le versioni ibride delle full electric previste su Stelvio e Giulia e in aggiunta un nuovo modello top di gamma sempre su piattaforma large. Su Modena verrà lanciata la collaborazione con Motor Valley per il lancio del progetto alto di gamma. Mancano ancora risposte importanti sulla gigafactory e sul rilancio di Maserati e altri aspetti che abbiamo richiesto di approfondire necessariamente nei prossimi mesi con Stellantis e Governo.

Crollo dei volumi sui mercati e transizione verso elettrico e digitale, una tempesta perfetta che colpisce in maniera significativa tutta l'Europa e il suo tessuto industriale più rilevante, che ha portato la Fim-Cisl insieme a tutte le organizzazioni sindacali europee di IndustriaAll Europe ad indire un'importante manifestazione il 5 febbraio 2025 a Bruxelles, che vedrà un'importante partecipazione dei lavoratori metalmeccanici di tutta Europa.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali



Plant Polo Produttivo di Torino



I volumi produttivi consuntivati nel 2024 sono pari a **25.920 unità** rispetto alle 85.940 rilevate nel 2023 con **una flessione di circa il 70%**. Il 91% dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 23.670, sono rappresentati da 500 Bev, il restante è rappresentato dalle produzioni Maserati con 2.250 unità. Quest'ultime ben lontane dalle 41.000 unità prodotte nel 2017, anno di punta delle produzioni Maserati.

Nel corso del 2024 si sono fermate le produzioni delle Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante, mentre le produzioni di Maserati GT e GC non hanno risposto alle aspettative del gruppo attestandosi a poco più di 1.100 unità. La situazione non vedrà miglioramenti in termini di volumi sino al lancio produttivo della 500 ibrida previsto a novembre 2025.

Una flessione di mercato, determinatasi un anno fa, ha impattato negativamente sulle produzioni della 500 Bev, causando una perdita di oltre 2/3 delle produzioni, che nemmeno gli incentivi su acquisti lanciati a giugno 2024 dal Governo italiano hanno invertito la tendenza. Sicuramente

lo stop agli eco-incentivi in altri Paesi in Europa ha influito negativamente. Per tutto il 2024 la produzione è stata organizzata su un turno e alla richiesta di Cigo e Cds. Dal 19 febbraio 2024, nei giorni in attività, si è utilizzato l'ammortizzatore sociale coinvolgendo mediamente il 40% dei quasi mille lavoratori sulla linea della 500 Bev. Anche per i 1200 lavoratori di Maserati si è utilizzato il CDS per tutto l'anno. È bene precisare poi che l'anno è stato caratterizzato anche da continui fermi produttivi, con chiusura totale della linea di produzione, per oltre la metà delle giornate produttive annue. Il 2025 prefigura le stesse difficoltà, la ripartenza della produzione è prevista per il 20 gennaio sulla linea 500e e il 3 febbraio sulla Maserati.

La situazione su **Maserati** è molto critica. Sul fronte produttivo si sono raggiunte le 2.250 unità, **-74% rispetto al 2023**. Dal 2° trimestre vengono prodotte solo le Maserati GT e GC anche nelle versioni Folgore full-electric, ma a tutt'oggi non riescono a compensare il fermo produttivo di Ghibli, Quattroporte e Levante. Abbiamo più volte giudicato negativamente lo spostamento del lancio produttivo del nuovo modello Quattroporte nella sua versione full-electric dal 2025 al 2028, non si ha più notizie del nuovo SUV che avrebbe dovuto sostituire il Levante. Errori enormi sono stati compiuti su Maserati è indispensabile che Stellantis chiarisca e definisca la strategia che vuole adottare per Maserati, su modelli e volumi. Da parte nostra la linea Maserati di Mirafiori deve essere garantita con nuove produzioni, rispettando gli obiettivi di rilancio del lusso previste nel primo piano di Stellantis.

Le iniziative e le manifestazioni che abbiamo messo in campo, hanno costretto il gruppo ad assegnare allo stabilimento di Mirafiori la produzione della 500 ibrida entro novembre 2025. Un'auto con potenzialità di volumi che potrebbe assicurare almeno il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori come stabilimento di assemblaggio auto. Sempre entro fine 2025 andrà a compimento l'investimento sulla nuova batteria della 500e volto ad aumentare autonomia e rendere più conveniente il prezzo di vendita. La vera novità su Mirafiori presentata al Mimit il 17 dicembre da Philippe Imparato, responsabile di Europa Enlarged, è l'annuncio che la nuova generazione della 500e verrà costruita ancora a Mirafiori entro il 2030.

Plant Maserati Modena



La produzione nel plant di Modena, contrariamente alle previsioni aziendali, ha subito **una significativa flessione negativa pari al 79%**. Nello specifico si sono prodotte **260 vetture contro le 1.244 del 2023**. Se nell'ultima parte del

2023 il ricorso alla Cig era molto marginale, per tutto il 2024 la situazione è stata fortemente negativa con numerosi fermi produttivi coinvolgendo circa 130 lavoratori. Dal 13 maggio fino al 31 dicembre è stato attivato per questo il CDS con utilizzo intorno al 60%. Nell'ultimo trimestre si è lavorato solo per 10 giorni.

L'investimento nell'"Atelier del Programma di Personalizzazione Fuoriserie", destinato alla creazione di modelli Maserati su misura, è stato completato. È stata sospesa l'implementazione della piattaforma full-electric Folgore su MC20 e MC20 Cielo, prevista nel 1° trimestre 2025. Nei due siti di Modena, oltre ai circa 260 diretti di produzione, 130 ingegneri sono stati assegnati al Maserati Engineering Team, mentre altri 400 ingegneri sono impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo al servizio di tutte le altre realtà Stellantis. Dal 1° giugno è stata attivata la Cigo anche per gli enti di R&D. Nel nuovo assetto dei Centri di R&D, sarà fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione, con la presenza di molte professionalità, venga valorizzata e non venga dispersa e ridimensionata. Nell'ultimo incontro presso il Mimit il gruppo ha annunciato il "progetto alta gamma" con il coinvolgimento della Motor-Valley. Non abbiamo ancora chiari dettagli, ma per noi è fondamentale che questo debba avere riscontri sulle future produzioni Maserati, in tutti gli stabilimenti dove ora è presente il marchio del Tridente, compreso lo stabilimento storico di Modena.

Plant di Cassino



La produzione nel 2024 è di **26.850 unità, determinando una flessione negativa del -45%** rispetto al 2023, la peggiore nella storia dello stabilimento di Cassino. Lo stabilimento è organizzato su un solo turno dall'inizio anno 2024. L'attuale produzione è rappresentata per il 20% da Alfa Romeo Giulia, il 53% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 27% dalla nuova Maserati Grecale, quest'ultima viene prodotta anche nella versione full electric. Le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono enormi basta pensare che nel 2017 la produzione è stata cinque volte l'attuale, con 2.000 dipendenti in più. Attualmente gli occupati sono intorno alle 2.500 unità. Anche Cassino è stato coinvolto da numerose fermate produttive, complessivamente circa 60 giorni in CDS. Nelle restanti giornate il CDS coinvolge mediamente 600 lavoratori al giorno. Nulla seconda parte dell'anno sono stati coinvolti nel CDS sono stati inclusi anche circa 560 lavoratori dei reparti presse/plastica. In aggiunta alla Maserati Grecale, allo stabilimento è stata assegnata la futura piattaforma STLA Large BEV con i nuovi modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia,

in produzione nella seconda metà del 2025 e all'inizio del 2026. **Nell'ultimo incontro al Mimit è stato confermato un terzo modello "top di gamma", non si conosce il brand, che verrà prodotto dal 2027. Per tutti i modelli vengono previste le versioni ibride.** È nostro impegno presidiare che i tempi dei nuovi lanci vengano rispettati, facendo il possibile per anticiparli, per limitare l'attuale uso di ammortizzatori perché per tutto il 2025 continuerà ad esserci una difficoltà sui volumi. Lo stabilimento rimarrà fermo fino al 17 di gennaio 2025.

Plant di Pomigliano



Pur producendo 167.980 unità, ha riscontrato una flessione negativa del -21,9%. Per effetto del calo di volumi negli stabilimenti di auto nel Paese, aumenta il peso di Pomigliano (59%) nella produzione totale degli stabilimenti italiani. Nei primi 6 mesi del 2024 era l'unico stabilimento di assemblaggio auto che non perdeva rispetto al dato 2023, poi sono arrivate anche per Pomigliano le chiusure allungate e uso della CIG. Nei dati disaggregati, **la Panda con 131.000 unità nei fatti rimane stabile rispetto al 2023, mentre sulla linea dell'Alfa Romeo Tonale e del Dodge Hornet riscontriamo un calo del -55%.** La flessione importante dei volumi su Tonale e Hornet ha portato già dal 1° trimestre la produzione su un unico turno e a un uso della Cigo, per far fronte agli stop produttivi. Questa situazione sta avendo ripercussioni negative sia all'interno che sull'indotto. Nell'incontro del 17 dicembre 2024 abbiamo avuto conferma da parte di Stellantis che la produzione della **Fiat "Pandina" continuerà fino al 2030 e comunque anche la successiva "nuova Pandina" verrà assegnata a Pomigliano. Inoltre viene assegnata la nuova Piattaforma Stla Small a Pomigliano e dal 2028 verranno lanciati due nuovi modelli compatti.**

Sono impegni positivi che abbiamo conquistato nel confronto aperto con Stellantis, che possono garantire maggiori prospettive, anche se nell'ultimo periodo ci preoccupa la riduzione di volumi prodotti in particolare su Alfa Tonale e Hornet. È necessario pertanto monitorare gli andamenti produttivi, anche di Pandina, in particolare in virtù della nuova Panda prodotta nello stabilimento serbo di Kragujevac.

Plant di Melfi



Il dato produttivo del 2024 rispetto all'anno precedente è **fortemente negativo, sia in termini percentuali con un -63,5%, che in termini di volumi oltre 108.000 unità.** È lo

stabilimento che perde la maggiore quantità di auto. Delle 62.080 auto prodotte, il 30% è rappresentato da 500X, il 30% da Jeep Renegade e il 40% da Jeep Compass. Nel corso del 2024 le giornate di stop produttivo sono state complessivamente pari a 154 giorni gestiti con il CDS. Negli altri giorni, l'utilizzo del CDS è stato nel primo trimestre del 23%, pari a una media di 1.282 lavoratori ogni giorno; nel secondo trimestre con un 40% su una media di 1.500 lavoratori giornalieri, peggiorando ulteriormente nel terzo trimestre del 60% e nel 4° trimestre con 1700 lavoratori giornalieri con una media del 62%.

Il venir meno di quote rilevanti di produzione (solo 6 anni fa nel 2018 Melfi aveva 7.400 occupati con 339.865 auto prodotte) ha comportato delle ripercussioni negative in termini occupazionali, affrontate con vari strumenti alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (dal 2021 ad oggi ha coinvolto quasi 2 mila lavoratori, portando l'occupazione a quota 5.080). Da inizio 2024 la turnazione nello stabilimento si è ridotta passando su due turni. La situazione di Melfi nella sua complessità è nel pieno della fase di transizione verso i nuovi modelli multibrand sulla piattaforma BEV STLA Medium, che certamente rappresentano una risposta positiva in termini di prospettiva futura per lo stabilimento lucano, ma che in questa fase di preparazione ha comportato la stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà che scade il 26 giugno 2025.

In particolare a seguito della nostra pressione il gruppo Stellantis ha rivisto la strategia e per garantire maggiori volumi produttivi, ha previsto per quasi tutti i modelli, tranne per la DS8, anche le rispettive versioni ibride portando a 7 le tipologie di modelli dai 4 originari del primo piano.

Il cronoprogramma comunicato negli incontri ufficiali per l'avvio delle nuove produzioni e l'intreccio con le attuali prevede nello specifico: A partire da marzo 2025, inizierà la produzione della prima DS8 elettrica, attualmente già in fase di preparazione sulle linee di produzione. Seguirà, a giugno dello stesso anno, l'avvio della Compass elettrica. Entro la fine del 2025 partiranno le preserie della Compass ibrida, con l'avvio della produzione ufficiale nel primo semestre del 2026, insieme alla DS7, disponibile sia in versione elettrica che ibrida. Nel secondo semestre del 2026 inizierà invece la produzione della nuova Lancia Gamma, anch'essa prevista nelle versioni elettrica e ibrida.

La produzione stimata prevista dall'azienda a regime andrà oltre le 200 mila vetture anno, che secondo la direzione aziendale dovrebbe saturare l'impianto, ma che sarà da verificare nel corso della crescita produttiva. Anche per

l'indotto la situazione è critica, anche se azienda ha modificato l'atteggiamento garantendo maggior responsabilità; c'è la necessità di garantire l'uso di ammortizzatori, stiamo agendo a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per avere tutte le garanzie legate ed evitare impatti negativi a livello occupazionale, bisogna dare priorità nelle forniture alle aziende del comprensorio, ma nel contempo, 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 Atesa



La produzione nei veicoli commerciali **nel 2024 raggiunge la quota di 192.000 unità, con un risultato negativo rispetto al 2023 del -16,6%**. Atesa insieme a Pomigliano erano gli unici due stabilimenti a crescere nei primi 6 mesi dell'anno. L'ipotesi iniziale per Atesa era lavorare su 15 turni, con la previsione di produrre 255 mila veicoli commerciali (+11% rispetto al 2023). La situazione è cambiata dal mese di giugno. Da allora mediamente da 800/1000 lavoratori sono stati in Cassa Integrazione, prima a seguito di una diminuzione degli ordini dei cabinati, a causa di un calo del mercato dei camper, successivamente da Luglio un calo produttivo anche sulle produzioni dei Van. A tutto questo bisogna aggiungere il fermo produttivo completo di circa 21 turni. **Alla nostra preoccupazione e pressione su Atesa, Stellantis ha risposto rafforzando il piano industriale originario, aggiungendo lo sviluppo elettrico della piattaforma Gamma large e anche la nuova versione large dal 2027.** Attualmente lo stabilimento produce i seguenti Veicoli Commerciali, relativi alla Gamma Large Van: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper, Opel/vauxhall Movano e Toyota Proace Max.

Per noi, lo stabilimento abruzzese deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali all'interno del gruppo Stellantis; pertanto, la produzione italiana deve essere continuamente protetta e rafforzata. In questa direzione andrebbero le stabilizzazioni dei 98 lavoratori in staff leasing presenti da vari anni che stiamo sostenendo da tempo nei confronti di Stellantis. Sempre nella logica di rafforzamento, lo stabilimento di Atesa oltre all'elettrico potrebbe produrre veicoli commerciali con la propulsione a celle a combustibile a idrogeno. L'investimento di potenziamento della nuova verniciatura, che non utilizza più i solventi e ha un minor impatto ambientale, è stato ultimato.

Piano industriale Stellantis “Dare Forward 2030”: incontri di verifica e nuova situazione

L'impostazione di Stellantis fin dalla presentazione del Piano Forward è stata quella di adattarlo in funzione del contesto e dei cambiamenti che potevano influenzare le strategie nel settore.

Il nostro obiettivo è sempre stato quello di garantire per ogni realtà una prospettiva industriale e occupazionale, assumendo l'impegno di evitare i licenziamenti unilaterali e di non chiudere gli stabilimenti, ma di trasformarli tecnologicamente, con soluzioni concrete e positive all'interno di una transizione ecologica e digitale che sta investendo il settore automotive. **Nel corso del 2024 sono emerse tra noi e il gruppo Stellantis delle valutazioni differenti rispetto al peggioramento della situazione produttiva e alla conseguente necessità di modificare il piano prevedendo soluzioni aggiuntive.** Tutto questo è culminato con scioperi e manifestazioni a livello locale e poi con **lo sciopero nazionale del settore auto di Fim-Cisl Fiom-Cgil Uilm-Uil del 18 ottobre con manifestazione a Roma e le conseguenti dimissioni del Ceo Carlos Tavares, dopo che qualche settimana prima si era proceduto ad un robusto cambiamento ai vertici dirigenziali.**

La direzione Stellantis si è poi presentata all'incontro al Mimit il giorno 17 dicembre con una impostazione diversa, integrando il piano industriale con nuove decisioni e investimenti, cogliendo alcune richieste poste dalle organizzazioni sindacali, dalle aziende della componentistica e dalle istituzioni. È necessario verificare il rispetto degli impegni annunciati e avere i riscontri concreti alle questioni che sono state poste, ma che non hanno avuto ancora risposte a partire da Gigafactory e Maserati. Abbiamo posto la necessità a Governo e Stellantis di procedere successivamente nei prossimi mesi con approfondimenti e verifiche puntuali stabilimento per stabilimento ente per ente.

Di seguito, gli aspetti presenti nel piano “Forward 2030” con le modifiche/integrazioni più rilevanti emerse ad oggi nei vari incontri con il Gruppo Stellantis e con le istituzioni.

✓ **Torino Manufacturing District:** Polo produttivo di veicoli e componenti, dove l'azienda ha confermato l'intenzione di mantenere la sua valenza come centro di progettazione per l'elettrificazione e la sostenibilità e cuore progettuale dei marchi italiani.

- Maserati GT e GC, lancio delle produzioni nel corso del 2023. Dall'inizio del 2024 sono iniziate le produzioni anche nelle versioni elettriche.
- La situazione su Maserati è molto problematica è tutto sospeso. Il Gruppo ha ammesso i numerosi errori e si è riservato di presentare un piano specifico sul “Top di gamma”. Le ultime comunicazioni di inizio 2024 parlavano di uno spostamento al 2028 della futura “Quattroporte” Maserati berlina luxury e non si avevano notizie sul futuro “Levante” nuovo large E-UV BEV.
- La Fiat 500e, viene prodotta dal settembre 2020 a Mirafiori. **Nel 2025 è previsto un potenziamento della batteria per abbassare i costi e aumentarne l'autonomia. La nuova generazione della 500e prevista nel 2030 verrà prodotta nello stabilimento di Mirafiori.**
- **La Fiat 500 ibrida Mhev avrà una partenza prevista per novembre 2025.**
- La joint venture con Punch Powertrain, finalizzata alla produzione del cambio e-DCT, sarà operativa a febbraio 2024 e 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 più di 300 persone (con potenziale organico a regime di 500 dipendenti). Attualmente la produzione è in corso.
- 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 300 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 il Politecnico. Attualmente la strutturazione e l'organizzazione dei settori dedicati a ricerca e sviluppo risultano ancora in corso. Le funzioni di ricerca e sviluppo occupano in Italia 4.300 lavoratori (3.700 impiegati e 500 operai) ripartiti nelle sedi di Torino, Modena, Pomigliano, Balocco, Trento, Bari e Melfi.

C'è una forte tendenza in tutto il gruppo Stellantis a utilizzare risorse esterne, anche per alte professionalità; noi pensiamo che tutto ciò rischi di impoverire le professionalità interne e la competitività complessiva.

- **A Mirafiori è prevista la sede Europea di Stellantis oltre alla sede globale di Pro One.**
- Investimento sul Green Campus Mirafiori, che verrà completato nel dicembre 2025, dovrebbe accogliere 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, evitando di perdere figure qualificate, consentendo che Torino sia sempre di più uno dei quattro centri d'innovazione, nell'ambito della mobilità, più importanti del gruppo Stellantis.

✓ Comau

A fine anno si è completata l'operazione, dopo le necessarie autorizzazioni pubbliche, quali antitrust e golden power, che ha portato One Equity Partners a rilevare il 50,1% di Comau. Stellantis mantiene la restante quota di minoranza del 49,9%. La cessione di Comau ci ha visto contrari, poiché in noi è forte la preoccupazione di disperdere un prezioso patrimonio professionale e industriale. Abbiamo sempre sostenuto che l'unico spin-off per noi accettabile sarebbe stato con la maggioranza azionaria della società Stellantis. Abbiamo coinvolto tutte le istituzioni locali e nazionali, affinché si esercitassero tutte le azioni per mettere in sicurezza, occupazione e prospettive industriali. Il Governo ci ha comunicato che continuerà a vigilare l'applicazione delle prescrizioni attuate con la Golden Power. Come organizzazioni sindacali continueremo nella nostra azione di verifica e analisi del piano di sviluppo e crescita di Comau.

✓ Teksid

Sono 1.064 i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola, di cui 177 somministrati e 110 distacchi da Pratola Serra, Melfi e Cassino. Le produzioni sono tutte dedicate alla componentistica, testa cilindro e basamento, relativa ai motori endotermici e quindi destinata ad un ridimensionamento all'avvicinarsi del 2030/2035. 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 noi è indispensabile un monitoraggio continuo e di verifica rispetto ai reali impatti occupazionali e soprattutto per

avere risposte certe rispetto alle prospettive future. A tutt'oggi non abbiamo una situazione di ammortizzatori sociali.

✓ Verrone

Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atesa e a Gliwice.

✓ Modena

Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20. È stata sospesa l'elettificazione inizialmente prevista nel 1° trimestre 2025. È stato completato l'investimento sul progetto denominato "Fuoriserie", nuovo reparto di verniciatura, per la personalizzazione di tutte le vetture Maserati. Annunciato investimento su "progetto alta gamma" con Motor Valley.

✓ Cassino

È partita la produzione della piattaforma elettrica Folgore su Maserati Grecale nel primo trimestre 2024. È lo stabilimento a cui è stata assegnata la piattaforma Stla Large, per produrre la prossima generazione di veicoli di marchi premium e di lusso come Alfa Romeo e Maserati. **Sono stati confermati i prossimi lanci produttivi delle future Alfa Romeo Stelvio (fine 2025) e Giulia (nel corso 2026) oltre alle versioni elettriche, la recente novità che saranno prodotte anche in versione Ibrida. Un altro nuovo modello su piattaforma large verrà prodotto, sempre nelle due versioni, dal 2027.**

✓ Pomigliano d'Arco

Sono in produzione dal 2° semestre 2022 l'Alfa Romeo Tonale e Hornet Dodge. **È stato esteso il ciclo di vita della Pandina, con la nuova ibrida, almeno fino al 2030. Successivamente anche la futura nuova Pandina verrà prodotta qui. Allo stabilimento di Pomigliano è stata assegnata la nuova piattaforma STLA Small, dove verranno prodotte dal 2028 due nuovi modelli compatti di largo consumo.**

✓ Melfi:

A partire dal primo trimestre del 2025 al 2026 verranno lanciati i nuovi modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium. La novità che si faranno anche le versioni ibride su tutti i modelli, tranne per il primo (DS8) che verrà lanciato in produzione il primo trimestre 2025, perché in fase già avanzata.

✓ Atesa

Lo stabilimento di Atesa è uno dei principali punti di produzione a livello mondiale di nuovi veicoli commerciali elettrificati per i marchi Citroën, FIAT Professional, Opel, Peugeot, Vauxhall e Toyota nell'ambito dell'offensiva strategica Pro One per la divisione veicoli commerciali di Stellantis. **Oltre alla produzione dei veicoli commerciali full electric verrà sviluppata la nuova generazione dei large van dal 2027**

✓ 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. È 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

Durante l'ultimo incontro del 17 dicembre presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy non è riuscito purtroppo a fare chiarezza sul futuro ora incerto dello stabilimento di Termoli. Per il momento l'investimento per la realizzazione della giga-factory molisana per la produzione di batterie risultata sospeso. Stellantis e ACC hanno dichiarato che sta procedendo con le sue attività di ricerca e sviluppo per la produzione di nuove celle meno costose e più efficienti, ma solo a febbraio 2025 sono nelle condizioni di sciogliere le riserve così da poter avviare gli investimenti a Termoli. Per quanto ci riguarda la scelta di non procedere al momento con l'investimento è negativa, fare questo investimento è indispensabile per dare una prospettiva ai 2.000 lavoratori di Termoli e al tessuto industriale molisano oltre a per mettere in sicurezza la competitività degli stabilimenti italiani. Abbiamo chiesto al governo Italiano di intervenire per avere una conferma dell'investimento. Nel frattempo abbiamo chiesto a Stellantis di assicurare allo stabilimento non solo la produzione degli attuali motori, ma anche altri nuovi prodotti, visto anche il potenziamento dei nuovi equipaggiamenti con motori ibridi.

✓ Pratola Serra

Dal 2025 sarà unico stabilimento a fornire le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 6.4 al momento la versione più ecologica Diesel per tutti i veicoli commerciali del Gruppo, la missione produttiva più rilevante interessa il Ducato, ma sono previste le stesse motorizzazione per tutti i veicoli del gruppo Stellantis Pro One. Inoltre il mercato sud americano, date le nuove normative PL8, si appresta a sostituire i motori 2.0 con varianti sempre B2.2 euro 6.4 prodotti a Pratola Serra. Si Continua a produrre il 1.6 Multijet euro 6 Final per Alfa Romeo Tonale e Fiat Tipo

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. Ci è stato assicurato dal Ministro del Lavoro che con appositi provvedimenti si doteranno di ammortizzatori gli stabilimenti che sono in fase di esaurimento, in modo da evitare licenziamenti.

La situazione del settore automotive deve trovare risposta anche dall'UE.

Il 5 febbraio 2025 a Bruxelles la manifestazione dei metalmeccanici del settore automotive di IndustriAll Europe

La situazione del settore automotive in Europa diventa sempre più critica e la situazione produttiva del settore automotive Italiano è condizionato anche dalle scelte che l'Europa sarà in grado di assumere di fronte ad un aggravamento della situazione complessiva.

Le drammatiche novità provenienti dalla Germania e dal Belgio, nei maggiori gruppi automobilistici, rischiano di produrre un terremoto per tutta l'industria dell'automotive, a partire anche dalle numerose aziende della componentistica nell'area centro-nord del Paese.

La Fim-Cisl lo sostiene da tempo, che sono indispensabili interventi sulle scelte strategiche del settore da parte della UE a partire dalla definizione di un apposito Fondo d'investimento per il settore automotive e mirate politiche industriali da parte dell'UE e di tutti i governi, per fare in modo che la sostenibilità ambientale sia sostenibile sul piano sociale. Abbiamo giudicato negativamente la decisione del governo di tagliare i Fondi Auto per un totale di 4,5 mld, anche se per il 2025 si è corsi al riparo, il problema per i prossimi anni rimane. È evidente a tutti che i singoli Paesi non sono in grado di rispondere in maniera sistematica ad una crisi che investe tutte le case automobilistiche che hanno una presenza rilevante nel nostro continente.

L'Unione Europea deve attuare una svolta disponendo un fondo straordinario per imprimere più forza ai cambiamenti tecnologici e investimenti, accompagnando questo cambiamento con un piano di salvaguardia occupazionale, attraverso il blocco dei licenziamenti, l'uso di ammortizzatori sociali, la formazione e un forte sostegno alla riduzione dell'orario di lavoro. Devono essere rivisti i meccanismi sulla regolamentazione su Co2 già previsti dal 2025, che rischiano di indurre le case automobilistiche a ridurre la produzione anche delle auto endotermiche per non incorrere nelle forti penalizzazioni.

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annui dal 2017 al 2024

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero veicoli prodotti								
		31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	31/12/23	31/12/234	24 VS 23
Polo Produttivo Torinese	2.200	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	85.940	25.920	-69,8%
Maserati Modena	840	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	1.244	260	-79,1%
Cassino	2.600	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	48.800	26.850	-45,0%
Pomigliano	4.226	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	215.000	167.980	-21,9%
Melfi	5.300	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	170.120	62.080	-63,5%
Tot. Auto	15.166	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753	521.104	283.090	-45,7%
Atessa - Veicoli commerciali	4.947	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	230.280	192.000	-16,6%
Totale Auto + V. Commerciali	20.113	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	751.384	475.090	-36,8%

Iscriviti alla Fim-Cisl, il sindacato sempre dalla tua parte



ISCRIVITI

