

# Corriere della Sera - Mercoledì 3 Aprile 2024

**Da Melfi a Pomigliano,**

**radiografia delle fabbriche**

**a passo (molto) ridotto**

**Il dossier**

di Bianca Carretto

**Meno di 17 mila dipendenti, nuovo programma di uscite**

La partita per il futuro degli stabilimenti italiani è cominciata ieri con il primo tavolo al ministero del made in Italy sul destino di Melfi. Un confronto, anche molto duro, quello tra il governo e il gruppo guidato da Carlos Tavares che va ormai avanti da tempo. Il governo ha ribadito di aver «messo in campo una politica per il settore auto, realizzando un piano di incentivi sia per l'innovazione che per l'acquisto di vetture».

Una partita doppia, da un lato l'aiuto dato ai clienti per cambiare la propria vettura in modo anche da svecchiare il parco auto in circolazione con effetti positivi sull'emissione di CO2 — ormai tutti i costruttori agevolano l'acquisto — ma dall'altro sul destino delle fabbriche dove, da giorni, si parla solo del sostegno per favorire le uscite volontarie.

Incoraggiamenti che saranno resi pubblici il 15 aprile quando partirà per i dipendenti, di tutti gli impianti, la sessione della firma ufficiale di dimissioni. Un'ultima traversata che porterà molti a finire l'avventura lavorativa, considerando che, nel 2019, i salariati delle fabbriche erano circa 23.000 e avevano assemblato 530 mila unità.

E adesso? Al 31 dicembre 2023, gli occupati erano stati ridotti a meno di 17 mila, con una produzione vicina ai 520 mila veicoli. Con 6 mila operai in meno e di fatto, la stessa fornitura, l'azienda ha potuto ridurre le spese in bilancio per un importo di oltre 180 milioni di stipendi ogni anno.

Il nodo restano ancora gli investimenti. Nell'incontro di ieri è emersa la volontà di produrre a Melfi cinque nuovi modelli su una piattaforma di medie dimensioni, l'ad Carlos Tavares ha dichiarato recentemente che vuole costruire nel nostro Paese un milione di veicoli ma «sono necessarie le condizioni giuste». Nello storico impianto torinese Mirafiori continua il periodo di sofferenza, per tutto il mese di marzo Stellantis aveva messo in cassa integrazione le linee produttive della Maserati Levante, Granturismo e Gran Cabrio e della Fiat 500 elettrica, con i contratti di solidarietà che procedono a rotazione, nei vari reparti, anche in aprile. Per ora con il nome di Mirafiori Automotive Park 2030 sono stati assicurati 240 milioni, mentre all'inizio di marzo il gruppo Stellantis ha pianificato investimenti da effettuare, tra il 2025 e il 2030, in America del Sud, per 5,6 miliardi.

Da Melfi a Pomigliano. Nell'impianto campano sono state costruite, nei primi mesi del 2024, di media, al giorno, 205 Alfa Romeo Tonale che al prezzo di 40 mila euro ciascuna, comportano un incasso di 8.200.000 euro contro un costo del lavoro di 36.575 euro per un totale di 385 addetti alla manifattura. Una politica di risparmi che contempla anche lo spostamento di persone, da un sito all'altro, secondo la necessità industriale. Condizioni accettate anche per il timore di perdita del lavoro in uno scenario economico sempre più incerto.

Sempre nello stabilimento di Giambattista Vico, era stata annunciata la sospensione dell'attività del personale nelle giornate dall'8 al 12 aprile con ricorso alla cassa integrazione, ieri l'azienda ha comunicato che la procedura sarà revocata per sopravvenute esigenze. Un'immagine fotografa la drammaticità del contesto: a Modena, nel grande edificio della Maserati, si sente solo un operaio fischiare, nei grandi spazi il silenzio è assordante. La calma che regna dice molto della crisi che stanno attraversando i nostri marchi, a favore di quelli francesi.