

# In solidarietà gli operai della 500 elettrica a Mirafiori

Filomena Greco

TORINO

Dopo la Maserati tocca all'area produttiva della Fiat 500 bev a Mirafiori tirare i remi in barca e passare dalla cassa integrazione ai contratti di solidarietà per 1.200 addetti, da qui all'inizio del mese di agosto, con riduzioni delle ore di lavoro fino all'80%. La firma dell'accordo è arrivata ieri mattina. Per i sindacati si tratta di una scelta necessaria per tutelare i posti di lavoro, ma allo stesso di un passaggio molto amaro, che arriva dopo l'incontro con il ceo Carlos Tavares e dopo la mobilitazione di Torino del 12 aprile scorso a sostegno del rilancio di Mirafiori. Per Governo e istituzioni si tratta dell'ennesima conferma del fatto che la crisi di Mirafiori è strutturale e che, per il polo storico di Stellantis in Italia, servono soluzioni industriali.

«Bisogna fermare questo calvario» dice Edi Lazzi, segretario generale Fiom-Cgil di Torino. «Abbiamo firmato esclusivamente per garantire il sostegno al reddito delle maestranze - ha spiegato Lazzi -. Abbiamo chiesto all'azienda di integrare la perdita salariale che subiscono le lavoratrici e i lavoratori». Il problema di Mirafiori, analizza Rocco Cutrì segretario della Fim Cisl di Torino, da contingente diventa strutturale. «Al di là della condivisibile bontà dello strumento utilizzato per tutelare i redditi di lavoratori e lavoratrici, è ancora più evidente l'esigenza di una soluzione industriale che superi l'attendismo sugli incentivi all'acquisto purtroppo non ancora disponibili seppur annunciati e riannunciati più volte dal Governo» spiega Cutrì.

Le sigle dei metalmeccanici chiedono di poter avviare una trattativa vera con il Gruppo per un progetto credibile di rilancio di Mirafiori. «Serve un nuovo modello per Mirafiori, altrimenti il futuro dello stabilimento sarà segnato» entra nel merito Luigi Paone segretario generale della Uilm di Torino. «Siamo molto preoccupati per l'incertezza che vive lo stabilimento più importante d'Italia. Credo che in questi mesi abbiamo assistito solo a chiacchiere e promesse, se a questo punto il governo non interviene velocemente si mette a rischio lo stabilimento di Mirafiori» aggiunge Paone.

La discussione dunque resta aperta in attesa che al Mimit si concluda il giro di tavoli sulla situazione dei diversi stabilimenti di Stellantis in Italia e che il ministero guidato da Adolfo Urso, in accordo con l'associazione delle imprese della filiera (Anfia), presenti la proposta di piano a sostegno dell'automotive, con l'obiettivo di portare a un milione di veicoli la produzione del Gruppo in Italia. Senza dimenticare però che nel frattempo, a rendere la situazione ancora più tesa, c'è stata la vicenda pesante legata all'ultimo modello di casa Alfa Romeo, prima Milano poi Junior, scelta

maturata dopo le polemiche pesanti del ministro Urso relative al fatto che l'auto si producesse in Polonia e non invece in Italia.

La tregua tra Esecutivo e Stellantis è di là da venire, così come pare allontanarsi l'obiettivo del milione di veicoli da produrre in Italia, un terzo in più rispetto alla soglia raggiunta nel corso del 2023. Questo alla luce della frenata produttiva registrata nel primo trimestre 2024 - meno 10% rispetto al 2023 e volumi dimezzati a Mirafiori, Melfi e Cassino - e della mancanza di nuovi modelli in rampa di lancio negli stabilimenti italiani nel corso dell'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA