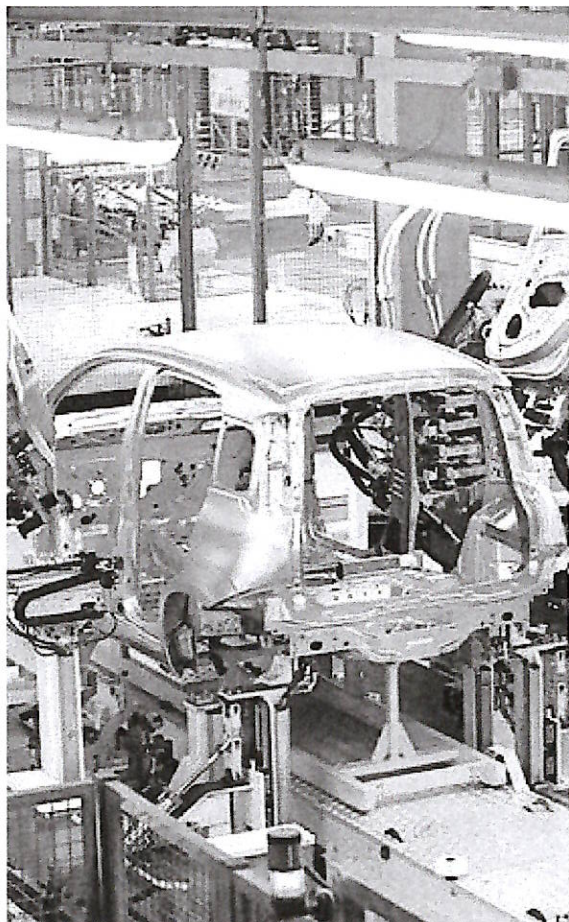


Stellantis, giù la produzione solo Pomigliano regge il colpo



AUTOMOTIVE

Le cifre sono chiare: è sempre più Napoli la capitale italiana dell'auto. Lo confermano i numeri della produzione del Gruppo Stellantis nel primo semestre 2024, numeri assai negativi (-25% della produzione totale di vetture rispetto al 2023 ma non stanno messe meglio Francia e Germania), con una sola, significativa eccezione. Da gennaio a giugno 2024 Pomigliano è l'unico stabilimento di assemblaggio d'auto italiano ad aver sfornato più macchine, ad aver lavorato di più. La produzione semestrale in Campania è arrivata a 104.000 vetture contro le 100.500 dei primi sei mesi del '23, più 3,5%, come emerge dal consueto, dettagliato monitoraggio trimestrale della Fim Cisl guidata dal segretario generale Ferdinando Uliano. Un risultato in controtendenza se paragonato al clamoroso -64% di Mirafiori e al -57% di Melfi. La Pandina, che sta vivendo una seconda giovinezza visto che se ne produce una ogni 55 secondi per due turni al giorno, sabato compreso, rimane l'auto più venduta in Italia e quella con i maggiori livelli di qualità nel lavoro di assemblaggio. Ma a garantire il segno più a Pomigliano c'è anche l'America. Nel senso che dallo stabilimento campano, dove si assembla la Dodge Hornet, destinata a Usa e Canada e cugina dell'Alfa Romeo Tonale, anch'essa assemblata a Pomigliano, sono state immatricolate oltre Oceano nei primi sei mesi dell'anno ben 11.718 Hornet e 1.615 Tonale mentre il più piccolo mercato canadese ha assorbito 1.100 Dodge e 258 Alfa made in Campania (dati dichiarati da Stellantis North America).

I MERCATI

Il pallottoliere non mente e riporta dunque quasi 14.700 vetture fabbricate in Campania vendute in Nord America dall'inizio dell'anno: ciò significa che i mercati statunitensi e canadesi hanno rappresentato da soli il 15% circa (un'auto su sei) della produzione d'auto campana. Si tratta di modelli venduti - tasse escluse - a 30-35 mila dollari l'uno, il che vuol dire che il Nord America ha assorbito in sei mesi una produzione campana del valore di 450 milioni di euro o, se preferite, di 3,5 milioni al giorno per ognuno dei 130 giorni di lavoro contati fra gennaio e giugno. Senza considerare il lavoro assicurato ai porti campani e alle navi-bisarche di proprietà di imprese armatoriali campane. Sono cifre che

raccontano da sole dell'importanza strategica dell'industria automobilistica nello scenario del cambio di paradigma della Campania e dell'intero Mezzogiorno. E questo vale soprattutto per l'occupazione. Non a caso la fabbrica di Pomigliano continua a tenersi stretti i suoi 4.226 dipendenti, gli stessi grosso modo di un anno fa, mentre gli addetti alla produzione di Stellantis Italia in 18 mesi sono diminuiti del 7% circa, da 22.800 ai 21.200 di giugno 2024. Miracolo Pomigliano? Sbagliato usare toni trionfalistici. «In generale siamo molto preoccupati per la produzione di auto in Italia - spiega Ferdinando Uliano - Pomigliano va bene, ma se puntiamo la lente d'ingrandimento vediamo che la produzione di Panda nel semestre è salita del 20% ma quella di Tonale e Hornet, auto a maggior valore aggiunto, è scesa del 26%». Uno scenario che ha spinto il sindacato a chiedere un tavolo di confronto con l'azienda.

n.sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA