

Nel Mezzogiorno il cuore della produzione del gruppo «Già da mesi si lavora poco»

LO SCENARIO

La partita dell'auto, manco a dirlo, si gioca al Sud. E poco più su, a Cassino. Tre auto su quattro prodotte finora in Italia arrivano da qui. Ed è dunque inevitabile che lo spettro dei licenziamenti, adombrato dal Ceo di Stellantis, faccia breccia soprattutto in quest'area. Se Mirafiori a Torino è da tempo il sorvegliato speciale della crisi italiana dell'auto, è Melfi in Basilicata a caricare di interrogativi il futuro. Il sito produttivo nei primi 9 mesi 2024 ha perso molti colpi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: -61,9%, ricorda il recentissimo monitoraggio della Fim Cisl, che in termini di volumi significa quasi 90mila vetture in un solo anno. «È lo stabilimento che perde la maggiore quantità di auto» sottolinea il sindacato. E spiega: «Delle 54.240 auto prodotte, il 34% è rappresentato da 500X, il 28% da Jeep Renegade e il 38% da Jeep Compass. Nel primo trimestre gli stop produttivi collettivi sono stati complessivamente 28 giorni, nel secondo 37, nel terzo 40, per un totale di 105 giorni gestiti con il Contratto di solidarietà». Più di 1.500 i lavoratori coinvolti per effetto del venir meno di quote rilevanti di produzione. «Le ripercussioni negative in termini occupazionali sono state affrontate con vari strumenti alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (dal 2021 ad oggi ha coinvolto quasi 1.735 lavoratori, portando l'occupazione a 5.300 unità)» ricorda la Cisl. Numeri che fatalmente aprono un orizzonte incerto per l'impianto destinato, almeno in teoria, ad ospitare sin dai prossimi mesi ben cinque nuovi modelli elettrici: «La situazione di Melfi è difficile e complessa dice non a caso la Fim soprattutto nella fase di transizione verso i cinque nuovi modelli multibrand sulla piattaforma BEV STLA Medium, che certamente rappresentano una risposta positiva in termini di prospettiva futura per lo stabilimento ma che in questa fase di preparazione ha comportato la stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà che scade il 26 giugno 2025».

POMIGLIANO

Sta messo meglio Pomigliano, in Campania, la patria della Pandina, che da solo continua a produrre oltre il 59% delle auto degli stabilimenti italiani. Ma i dati sono peggiorati anche qui: il Vico ha registrato nell'ultimo trimestre, pur producendo 141.290 unità, una flessione del 5,5%, «inevitabile scrive il sindacato - dopo la decisione di una chiusura estiva di 5 settimane tra ferie e Cassa Integrazione. A pesare è soprattutto il -45% della linea dell'Alfa Romeo Tonale e del Dodge Hornet che ha imposto la riduzione a un solo turno di lavoro e al ricorso alla Cig ordinaria fino allo scorso 30 settembre».

Situazione complicata anche a Cassino dove si sono mobilitati nei giorni scorsi sindaci e istituzioni del comprensorio contro il rischio di un pesante ridimensionamento dello stabilimento. La produzione nel 3° semestre è stata inferiore del 47% rispetto al 2023, solo 19.710 unità tra Alfa Giulia, Stelvio e Nuova Maserati Grecale, con l'occupazione ridotta a 2.800 lavoratori (nel 2017 erano oltre 4,500).

PRATOLA SERRA

Al futuro sembra guardare con un certo ottimismo solo lo stabilimento irpino di Pratola Serra, che da fine anno sarà l'unico a fornire le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 7 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo (attualmente il 75% dell'intera produzione riguarda il motore diesel per i veicoli commerciali Ducato e per le future applicazioni dei modelli Stellantis Pro One). Ma qui pesa l'incognita sui tempi della transizione al motore elettrico. E non è un peso da niente.

n. sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA