

## Per Stellantis nuovo crollo della produzione

Filomena Greco

### TORINO

La produzione a Pomigliano della Pandina in frenata, turni ridotti, da tre a due, ad Atessa, Mirafiori ai minimi storici, Cassino e Melfi nel guado della transizione alle nuove produzioni e modelli con all'attivo un paio di anni di mercato, come la Maserati Grecale e Alfa Romeo Tonale, che hanno visto i volumi quasi dimezzati. È la fotografia delle produzioni Stellantis in Italia che emerge dal report curato dalla Fim Cisl. Il calo dei volumi riguarda tutti gli stabilimenti in Italia e raggiunge quota -31,7% nel terzo trimestre dell'anno. In proiezione, per l'intero 2024, i volumi resteranno sotto il mezzo milione di veicoli, un terzo in meno del 2023 (751 mila) e con le auto sotto la soglia delle 300mila unità. La crisi dei volumi riguarda in particolare le autovetture, in calo di oltre il 40% rispetto ad un anno fa, mentre i commerciali leggeri fanno segnare una contrazione del 10,2%. Nel terzo trimestre anche i due stabilimenti in positivo nel primo semestre dell'anno, Pomigliano e Atessa, «cedono il passo e registrano un dato negativo rispettivamente del -5,5% e del -10,2%». Rallenta anche la Panda con dieci giorni di cassa integrazione in linea di montaggio a ottobre. Ma a registrare i risultati più pesanti sono Mirafiori (-68,4%), Melfi (-61,9%) e Cassino (-47,6%). «Si tratta di volumi complessivi preoccupanti, con pochi precedenti per le fabbriche italiane, destinati a peggiorare ulteriormente nei prossimi mesi» evidenzia il segretario generale della Fim Cisl Ferdinando Uliano. Stellantis in una nota sottolinea come il report, seppure utile, restituisca «una visione parziale» sulle fabbriche italiane. «Sarebbe utile, ai fini di una rappresentazione più completa e utile, ricordare tutti gli elementi di competitività, quali il costo dell'energia, il costo del lavoro, la produttività. Tutto questo, in una congiuntura del tutto peculiare di transizione all'elettrico, in cui è necessario offrire ai clienti vetture più accessibili».

Crollo dei volumi e transizione verso elettrico e digitale rappresentano la “tempesta perfetta” per uno dei tessuti industriali più rilevanti in Italia e in Europa. «Abbiamo bisogno di ammortizzatori sociali aggiuntivi, in tutti gli stabilimenti tranne che a Pomigliano e ad Atessa, nella seconda metà del 2025, senza questo paracadute si rischiano i licenziamenti» spiega Uliano. Le stime parlano di 25mila addetti a rischio, indotto compreso. Servono risorse straordinarie per la transizione: «Pensiamo ad una sorta di Pnrr per l'auto - spiega Uliano - mentre spostare in avanti le scadenze senza dare supporti al comparto non serve». Fim Fiom e Uilm puntano allo sciopero del settore automotive, con la manifestazione a Roma il 18 ottobre prossimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA