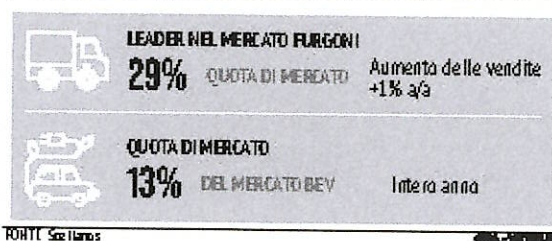


Stellantis, 20mila a Roma fondi della Cig quasi finiti Urso: convoco l'azienda

Il corteo dei metalmeccanici. I sindacati chiedono impegni concreti sull'occupazione anche in vista dello stop agli ammortizzatori. Sono a rischio 25mila posti di lavoro

LE PERFORMANCE DI STELLANTIS NEI PRIMI 9 MESI 2024



IL CASO

ROMA Erano in oltre 20 mila a Roma per protestare contro la strategia di Stellantis e la progressiva e drammatica riduzione della produzione di auto in Italia. Una lenta agonia che mette in ginocchio anche l'indotto e si riverbera sull'intero settore manifatturiero. Un corteo, quello che si è snodato al centro della città, tra tute blu che passano più tempo a casa, in cassa integrazione, che in fabbrica, e che ieri hanno scioperato per chiedere chiarezza sul futuro.

Slogan, canti, striscioni: nel mirino John Elkann, l'azionista di controllo del colosso automobilistico, e Carlos Tavares, l'ad del gruppo, accusati, senza tanti giri di parole, di voler "fuggire" dall'Italia, spostando all'estero le fabbriche per ridurre i costi. E di farlo dopo aver incassato per decenni gli aiuti di Stato sotto forma di ammortizzatori sociali. Proprio i fondi per la Cig, ricorda la Uilm guidata da Rocco Palombella, sono agli sgoccioli sia per gli stabilimenti Stellantis che per l'indotto.

IL PERICOLO

A rischio - se il governo non interverrà con altri finanziamenti - oltre 25 mila posti. E proprio dal ministro dello Sviluppo Economico e del Made in Italy Adolfo Urso è arrivato ieri un messaggio chiaro: «è giusto che adesso parlino i sindacati, domani (oggi ndr) convocherò l'azienda per avere delle risposte». Come dire che le rassicurazioni di Tavares in Parlamento sulla bontà del piano industriale e gli impegni in Italia non hanno convinto. Se è vero che sia dalla maggioranza che dall'opposizione, ieri presente alla manifestazione, sono arrivate solo bordate di critiche.

Del resto la crisi è ormai conclamata e bastano i numeri elaborati dalla Uilm a dare un quadro sconcertante. Gli operai delle carrozzerie di Mirafiori hanno lavorato 9 giorni da agosto in poi. Si prevedono ulteriori stop fino a fine anno (si lavorerà - stimano i sindacati - sulla 500 elettrica 9-10 giorni fino al 31 dicembre). Da inizio 2024 le ore di cassa integrazione hanno superato quota 800 mila. Risultato: produzione in calo del 68,4%. Va peggio alla Maserati con una flessione del 75% e appena 8 Maserati assemblate al giorno. A Cassino, che ha 2.500 dipendenti, il contratto di solidarietà scade a fine anno, e attualmente in fabbrica c'è la metà della forza lavoro. Anche qui il calo della produzione (Giulia, Stelvio, Grecale) rispetto allo scorso anno sfiora il 48%. Si salva, almeno in parte Pomigliano (produzione -5%), che viaggia con 1-2 giorni di cig a settimana. I 5.400 di Melfi, in solidarietà almeno

fino a giugno 2025, lavorano, quando va bene, 2 giorni a settimana sulle catene di montaggio delle Jeep. Insomma, un panorama desolante che sembra preludere all'addio all'Italia.

Sulla stessa barca, insieme a Stellantis, ci sono decine di aziende dell'indotto del settore automotive. Le più martoriate dalla crollo della produzione nel 2024 sono Magneti Marelli, Denso, Ma Group, Bosch e i lavoratori della Berco di Copparo e Castelfranco Veneto che giovedì si sono visti piombare addosso la richiesta di 550 licenziamenti.

LE CIFRE

Di fronte alle oltre 7 milioni di ore di cassa integrazione in nove mesi per supplire alle appena 387.600 unità assemblate da gennaio, un crollo superiore al 30% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il governo vuole avere certezze. Così come Elly Schlein, Giuseppe Conte e Carlo Calenda, il primo a martellare Stellantis, che vogliono fermare il declino dell'auto, convocando subito un vertice a Palazzo Chigi. Ferdinando Uliano, della Fim-Cisl, chiede anche un intervento sulla normativa della cassa integrazione altrimenti nel 2025 si rischiano 25mila licenziamenti nel settore auto e in Stellantis. In serata da Torino arriva la risposta. «Ribadiamo - dice una nota - la ferma determinazione a garantire la continuità produttiva e delle attività, supportando tutte i lavoratori in questa fase. Si tratta di un percorso impegnativo, che comporta scelte complesse, che non offre soluzioni immediate, e che al contempo richiede unità d'intenti e visione. Obiettivo di tutti è che Stellantis, insieme ai suoi dipendenti, continui ad essere azienda leader nel futuro del settore automobilistico globale».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA