

L'Italia resta in attesa, la riserva sul sito di Termoli sarà sciolta solo a metà del 2025

F.Gre.



La partita sulla riconversione di Termoli, la più grande fabbrica italiana di motori con all'attivo 2mila lavoratori, si riaprirà a metà 2025 ma intanto la produzione rallenta e il futuro è incerto. Da un lato Acc, la joint venture di Stellantis con Mercedes e TotalEnergies, assicura che confermerà «i suoi piani nella prima metà del 2025, forte del rinnovato sostegno strategico e finanziario dei suoi azionisti». Dall'altro i 2mila dipendenti sono alle prese con un contratto di solidarietà che riduce orario di lavoro e stipendio fino alla prossima estate, per far fronte al calo dei volumi produttivi.

In primavera Acc ha annunciato di voler prendere tempo per lavorare «a un progetto di ricerca e sviluppo per aggiungere al proprio portafoglio nuove chimiche di celle a basso costo, con l'obiettivo di presentare nei prossimi mesi un nuovo prodotto competitivo in grado di sostenere il target dei propri clienti ». Nei prossimi mesi servirà dunque accelerare per dare una prospettiva al progetto destinato al sito italiano. Intorno a Termoli, la più grande fabbrica di motori auto d'Italia, un intero distretto industriale si stava attrezzando per accogliere la prima gigafactory italiana, partendo dalla creazione dell'area doganale fino alla logistica e ai servizi. Oggi la situazione è in stallo e le preoccupazioni per lo stop al progetto imposto qualche mese da Acc si affiancano ai dubbi sulle future produzioni di motori per Stellantis. «Termoli produce i motori a benzina GME e GSE per grosse e medie cilindrata, oltre allo storico motore a benzina Fire che l'anno prossimo cesserà di esistere» spiega Marco Laviano segretario della Fim Cisl di Abruzzo e Molise

Il problema per Termoli è strutturale ed è collegato alle strategie adottate da Stellantis negli ultimi anni. «Nessuno dei nuovi modelli lanciati dal Gruppo - spiega Laviano - nel segmento di mercato B e C monta un motore Made in Italy, dalla Nuova Panda fino alla Lancia per arrivare alla Junior dell'Alfa Romeo e alla nuova Jeep Avenger». Dopo oltre trent'anni di onorato servizio, dunque, il motore Fire a benzina non sarà più prodotto a Termoli, dopo lo stop in primavera alla linea di produzione dei cambi.

«Tutto questo mette a rischio il futuro prossimo di questi lavoratori perché mancheranno i volumi per affrontare gli anni della riconversione».

Per Ferdinando Uliano, segretario della Fim Cisl, «l'annuncio di Stellantis relativo al nuovo progetto in Spagna è in contrasto con le motivazioni addotte al Mimit rispetto allo stop dell'investimento sulla gigafactory di Termoli». Per questo, aggiunge Uliano, «chiediamo a Stellantis e ACC di rimuovere lo stop sull'importante investimento sulla gigafactory molisana, senza la quale non c'è sicurezza occupazionale per il plant di Termoli». Quest'anno la produzione si fermerà intorno ai 500mila motori contro il milione di unità prospettato, colpa anche dei volumi di mercato in contrazione. «Stiamo perdendo terreno rispetto alle scelte industriali del Gruppo e questo rende la fase della transizione ancora più critica» conclude Laviano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA