

Stellantis, l'indotto paga il conto A Trasnova i primi licenziamenti

Filomena Greco



Le lettere di licenziamento ai 97 addetti della Trasnova sono arrivate a pochi giorni dal tavolo aperto al ministero delle Imprese e del Made in Italy, in programma il 10 dicembre. Si tratta del primo step di una crisi innescata dalla decisione di Stellantis - che pure si è detta disponibile ad una mediazione - di internalizzare i servizi e non rinnovare il contratto con la società che in Italia gestisce la movimentazione dei veicoli a ridosso delle fabbriche del Gruppo a Pomigliano, Melfi, Cassino e Mirafiori. Una crisi che nelle prossime settimane potrebbe coinvolgere altre società impegnate nei servizi, con ricadute su centinaia di lavoratori. È questo il caso dei novanta addetti che fanno capo a due aziende della logistica - Teknoservice e la Logitech - che lavorano in subappalto per Trasnova a Melfi, in sciopero per il mancato rinnovo della commessa. La crisi industriale che sta attraversando il settore dell'automotive, legata al drammatico calo dei volumi produttivi di Stellantis in Italia - la società intanto ha confermato di voler rientrare in Acea, l'Associazione delle case automobilistiche europee, da cui era uscita l'anno scorso - e alla spinta verso l'internalizzazione di numerose attività da parte del Gruppo, ha generato una situazione di tensione nell'indotto e tra le imprese che gestiscono logistica e servizi. I metalmeccanici della Cgil stanno lavorando ad un report sulle crisi aperte nel comparto e hanno quantificato in oltre 4mila il numero di addetti senza ammortizzatori sociali dopo il primo trimestre dell'anno prossimo, l'inizio di una fase molto critica, destinata nel 2025 a peggiorare se non ci sarà un cambio di passo. «Per questi lavoratori serviranno strumenti in deroga come la cassa straordinaria

ad esempio, sostenuta dalle Regioni» spiega Samuele Lodi responsabile auto per la Fiom nazionale. La lista delle vertenze che si trascinano da mesi è lunga, ricorda Stefano Boschini della segreteria nazionale della Fim. «Per gli oltre 400 lavoratori dello stabilimento della Lear di Grugliasco avremo un nuovo incontro a gennaio, per loro si va verso un altro anno di cassa in deroga finanziata dalla Regione Piemonte, ma quel sito produttivo purtroppo, senza commesse, è destinato a chiudere». Risale a qualche giorno fa l'incontro per la Edim Bosch, azienda che produce componenti pressofusi per le auto elettriche, dopo l'annuncio, da parte della proprietà, di voler attuare una riduzione del personale tra Monza (250 addetti) e il polo nel Bellunese (80 lavoratori). «Siamo usciti con un accordo grazie al quale l'azienda si impegna a non cedere gli asset - ricostruisce Boschini - a ritirare la procedura per gli esuberanti e ad andare verso un periodo di cig straordinaria per un anno, ci rivedremo in Assolombarda l'11 gennaio». Tra le multinazionali storicamente radicate in Italia c'è la Denso. A San Salvo i sindacati hanno chiuso un accordo per l'isopensione, a Cassino si è scelta la strada della mobilità incentivata mentre a Poirino, nel Torinese, si fanno i contratti di solidarietà. «Il punto però - aggiunge Boschini - è cosa intende fare la proprietà giapponese per garantire un futuro in Italia».

Una crisi, quella che sta attraversando l'intero comparto auto italiano, che vede sovrapporsi diversi fattori, da un lato la transizione verso l'elettrico e il cambio di paradigma industriale, con il progressivo ridimensionamento dei motori tradizionali fino allo stop, fissato dall'Ue al 2035. Dall'altro il calo di commesse di Stellantis per i produttori italiani, fino ad arrivare allo stallo nelle immatricolazioni di modelli elettrici, che genera ricadute negative anche su quelle aziende che lavorano già nel powertrain elettrico. In una situazione così complessa, spiega Lodi della Fiom, «c'è il problema che le normative attuali sugli ammortizzatori sociali risultano inadeguate a proteggere i lavoratori. La cig straordinaria, ad esempio, ha il vincolo del lavoro per almeno il 20% addetti, una condizione di difficile attuazione in alcune situazioni». Mimit e Regioni intanto sono al lavoro per preparare l'incontro del 17 a Roma, ieri il presidente del Piemonte, Alberto Cirio ha incontrato il ministro Urso che ha richiamato il gruppo automobilistico alla necessità di presentare «un piano a garanzia degli stabilimenti» e degli occupati. Mentre il ministro dei Trasporti Matteo Salvini è tornato a schierarsi contro il Regolamento europeo: «Mettere fuorilegge dal 2035 le auto a benzina e a diesel è una follia» ha ribadito.

Ieri la segretaria del Pd Elly Schlein ha partecipato al presidio dei lavoratori Transnova a Pomigliano. Parole critiche, le sue, verso Stellantis e verso il Governo, con la richiesta di un tavolo sull'automotive a Palazzo Chigi. «La politica è in ritardo in Italia e in Europa e questo rende ancora più folle e assurdo che il governo abbia tagliato il fondo di 4,6 miliardi» ha sottolineato Schlein che al presidente John Elkann dice: «Stellantis deve assumersi le sue responsabilità. Elkann in Parlamento deve dare le risposte che servono sul piano industriale, per difendere indotto e occupazione». Con un plauso da parte di Carlo Calenda che sui social commenta: «Finalmente. Ottimo».