

Stellantis sale al 100% nella joint venture per i cambi elettrificati

Filomena Greco



Passa al 100% sotto il cappello di Stellantis la joint venture che la casa automobilistica aveva sottoscritto con Punch per l'avvio della produzione di cambi elettrificati.

La comunicazione è arrivata ieri ai sindacati che hanno accolto la notizia positivamente. La famiglia di trasmissioni denominata EDCT viene assemblata sui modelli ibridi della casa ed è destinata ad acquisire volumi crescenti, anche grazie alla scelta del Gruppo di lanciare anche in versione ibrida tutti i nuovi modelli. Sono due gli stabilimenti interessati dalle produzioni, Mirafiori e il sito francese di Metz, entrambi dunque «entrano a tutti gli effetti a far parte del perimetro del gruppo», come sottolineano in una nota i sindacati metalmeccanici. I rappresentanti dei lavoratori considerano questo come un passaggio di rilevanza tanto industriale quanto sindacale. «È il segno concreto che la motorizzazione ibrida diventa centrale nella strategia Stellantis» commentano in una nota sottoscritta da Fim, Fiom, Uilm, Ugl e Fismic. Inoltre per quanto riguarda il personale, «non dovrà più essere distaccato presso la joint venture, ma potrà essere semplicemente assegnato allo stabilimento di produzione del cambio». A Mirafiori, nell'area dove si realizzano i cambi EDCT lavorano, su 21 turni, oltre ottocento persone, anche se è in corso una salita dei volumi che dovrebbe portare da una produzione pari a 300mila pezzi a quota mezzo milione, con possibilità di arrivare a 600mila. Tra i lavoratori ce ne sono almeno 300 in trasferta, da stabilimenti del Centro Sud, mentre altri 400 sono in prestito da altri reparti e dovrebbero comunque essere stabilizzati in capo alla società che gestisce le due unità produttive, in Italia e in Francia. «Si tratta di un primo tassello - spiegano il segretario della Fim di Torino Rocco Cutrì e Igor Albera, responsabile Auto - che dovrà comporre il mosaico dell'area torinese». Sarà fondamentale a questo punto, dicono i metalmeccanici della Cisl, ottimizzare il processo produttivo e gestire in maniera corretta ed efficiente un componente importante. Nell'evoluzione del piano

industriale Stellantis, aggiungono Cutrì e Albera, «aspettiamo ulteriori dettagli a cominciare dal rilancio di Maserati». La linea produttiva dove fino a pochi mesi fa venivano assemblate Ghibli, Quattroporte e Levante è di fatto definitivamente ferma, mentre la produzione dei due modelli superstiti, Maserati Gran Turismo e Gran Cabrio, raggiunge al massimo le 10 unità al giorno. Tanto che tra i lavoratori circola la voce del possibile ritorno delle lavorazioni nel polo di Modena. Tra le incognite ancora sul tavolo ci sono i 250 lavoratori impegnati alla produzione di mascherine e oggi senza una nuova assegnazione e poi il futuro degli Enti centrali e dell'Ingegneria. Nelle Carrozzerie di Mirafiori sono rientrati al lavoro intorno al 20 gennaio, dopo un fermo anticipato di due settimane per le festività natalizie. Restano in cig più o meno la metà degli addetti e resta aperta, fino alla prossima estate, la procedura per i contratti di solidarietà. «Dopo una fase di contrazione e di ridimensionamento del numero di addetti, sceso complessivamente a 2.600, serve un piano per stabilizzare e formare le persone e servono assunzioni per prepararsi alla produzione della Fiat 500 in versione ibrida, a partire dal prossimo autunno» aggiunge Albera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA