Da Mirafiori a Pomigliano il crollo è a doppia cifra

Filomena Greco —Vera Viola

Si aggrava la situazione dei volumi produttivi in tutti gli stabilimenti italiani di Stellantis, con punte di contrazione della produzione che vanno dal -71% di Modena al -21,5% a Mirafiori. In valore assoluto perdono più unità i poli di Melfi e Pomigliano e soffre anche lo stabilimento di Atesa dove il Gruppo produce veicoli commerciali leggeri. A determinare la caduta sono diverse variabili, dalla contrazione delle immatricolazioni allo stop a modelli come la Fiat 500 X fino ad arrivare alla crisi del brand Maserati.

1

Mirafiori

Torino aspetta la 500 ibrida ma chiede nuove produzioni

Il polo storico di Stellantis in Italia, nel cuore di Torino, dirà addio a breve alle produzioni a marchio Maserati e registra una produzione, nel primo semestre dell'anno, a quota 15mila unità, oltre il 20% in meno rispetto al 2024. Gli anni buoni per Mirafiori sono stati dal 2017 al 2023, poi è iniziata una contrazione dei volumi dovuta al ridimensionamento di Maserati - con la fine della produzione del Levante e lo stop imposto a Quattroporte e Ghibli - e alla frenata progressiva dei volumi della Fiat 500 elettrica. «Abbiamo chiesto - ha sottolineato il segretario della Fim Cisl Ferdinando Uliano durante la conferenza stampa di ieri sulla produzione Stellantis nel primo trimestre - che la linea produttiva della Maserati a Mirafiori, dopo lo spostamento delle produzioni di Gran Cabrio e Gran Turismo a Modena, possa essere destinata ad un nuovo prodotto». Dalla nuova produzione di 500 ibrida si aspettano 5mila unità in produzione entro fine 2025, mentre l'azienda parla di almeno 100mila unità all'anno.

La gamma delle 500 resta al centro del futuro di Mirafiori: nel 2027 arriverà una nuova 500 elettrica con batterie Stellantis e, nel 2030, debutterà la nuova generazione della 500e, sempre a Mirafiori. Dal punto di vista occupazionale, ad oggi resta attivo il contratto di solidarietà fino al 3 agosto, utilizzato al 40% dai mille lavoratori della 500 Bev, mentre la linea Maserati è praticamente ferma, con una produzione nel semestre di sole 140 unità. Alcuni lavoratori sono in distacco sulla produzione del cambio elettrico eDCT, sempre all'interno del plant di Mirafiori.

2

Pomigliano

Pandina cala del 15%,

in contrazione Tonale,

Dodge al lumicino

«Tutti gli stabilimenti auto evidenziano un forte peggioramento. A differenza del 2024, in cui almeno Pomigliano rappresentava un'eccezione positiva, oggi nessun sito sfugge alla situazione di forte difficoltà». Così recita il Report di Fim Cisl presentato ieri. Effettivamente appena pochi mesi fa la fabbrica storica di Pomigliano d'Arco sembrava avesse prospettive confortanti. Veniva infatti assegnata al Giambattista Vico la produzione di auto che poggiano sulla piattaforma STLA Small. La conferma della produzione della "Pandina" fino al 2030 e l'arrivo della nuova versione, sempre a Pomigliano, così come l'assegnazione della piattaforma STLA Small non bastano più, però, a rassicurare lavoratori e sindacati. Preoccupa inoltre il calo produttivo che interessa anche la stessa linea della Pandina, con una contrazione del 15% sul 2024. Ieri è stato sottoscritto, in sostituzione della Cigo, il Contratto di Solidarietà fino al 7 settembre 2025 con possibilità di proroga fino a fine anno. Biagio Trapani segretario della Fim Cisl Campania commenta: «Bisogna accelerare gli ammortizzatori sociali in scadenza. Con i contratti di solidarietà avremo un po' di respiro. Il piano delle piattaforme small deve accelerare. Anche l'indotto è in grave crisi. Pesa la questione energetica: la Regione Campania non ha messo a disposizione risorse diversamente da quanto hanno fatto le Regioni Puglia e Basilicata per lo stabilimento Stellantis di Melfi e per altri stabilimenti del comparto auto». Lo stabilimento di Pomigliano, dice il Report della Fim Cisl «pur rappresentando il 64% della produzione nazionale di auto, a causa del calo generalizzato negli altri siti, chiude il primo semestre 2025 con 78.975 vetture prodotte, in calo del 24% rispetto allo stesso periodo del 2024. Un dato negativo, in netta controtendenza rispetto al trend positivo dell'anno scorso. Preoccupante il calo produttivo su Alfa Romeo Tonale, con solo 10.115 unità (-20%), e il crollo della Dodge Hornet, a 1.360 unità (-90%), ormai praticamente ferma la produzione al trimestre precedente». La linea Panda continua a lavorare su due turni, mentre quella di Tonale/Hornet è su un solo turno, con in prospettiva la fine del modello americano. Le giornate di cassa integrazione sono state 49 sulla linea Tonale/Hornet e 23 sulla Panda, hanno coinvolto tra i 3.000 e i 3.900 lavoratori.

3

termoli

A rischio la fabbrica

di motori senza più

il progetto di Gigafactory

«Temiamo per il futuro di Termoli, le risposte sul progetto di ACC non sono arrivate entro giugno come assicurato. Abbiamo chiesto al ministero un incontro dedicato a questo asset industriale». Con queste parole il segretario della Fim Cisl Ferdinando Uliano sintetizza la situazione di una delle principali fabbriche di motori di Stellantis in Italia.

Entro il primo semestre del 2025, Stellantis e ACC - joint venture tra il Gruppo guidato dal ceo Antonio Filosa, Mercedes e Total Energy - avrebbero dovuto sciogliere le riserve sull'avvio dell'investimento, «ma a oggi non abbiamo ricevuto alcun riscontro, e temiamo uno stop definitivo» ribadisce la Fim. Rinunciare a questo investimento, è la preoccupazione dei sindacati, «significa negare una prospettiva industriale e mettere a rischio occupazionale circa 1.950 lavoratori dello stabilimento e il tessuto produttivo del territorio molisano». Senza dimenticare poi che avere una produzione di sistemi a batteria per l'auto in Italia è un asset importante per l'intera componentistica e per la filiera automotive italiana nella transizione verso l'elettrico.

Dopo lo stop alla produzione dello storico motore Fire, nello stabilimento restano oggi solo le linee dei motori a benzina GSE in versione 1.0 e 1.5, il GME ed il V6. Nessuno dei nuovi motori a bordo dei modelli nuovi del Gruppo, invece, è prodotto nel sito molisano, un vero e proprio ridimensionamento legato alla gestione del precedente ceo, Carlos Tavares. «Abbiamo chiesto a Stellantis di garantire la continuità produttiva, collocando i motori esistenti anche su altri modelli del gruppo, in particolare Peugeot e Citroën, con piattaforme piccole e medie, che sono in fase di aggiornamento con motori ibridi» insiste la Fim.

Un primo segnale positivo è l'assegnazione a Termoli del nuovo cambio EDCT annunciato dal Gruppo qualche settimana fa, previsto in arrivo nel primo semestre del 2026, con una produzione di circa 300mila pezzi e l'impiego stimato tra i 250 e i 300 lavoratori. «Si tratta di una commessa importante, ma che compensa solo in parte la perdita del Fire. È necessario adottare altre iniziative per ridurre l'impatto degli ammortizzatori sociali» insistono i sindacati che ribadiscono la richiesta al Governo italiano di intervenire con forza affinché Stellantis, presente in ACC, confermi l'investimento nella Gigafactory - strategico per il futuro non solo di Termoli, ma dell'intera filiera automotive nazionale - oppure individui altre attività produttive da assegnare allo stabilimento.

4

Melfi

Il polo lucano in piena transizione registra

un calo del 59,4%

A fotografare plasticamente il ridimensionamento dei volumi produttivi di Stellantis in Italia c'è proprio la fabbrica di Melfi, che rispetto al 2019 ha visto progressivamente calare i suoi volumi di quasi il 90%. Nel primo semestre 2025 il polo lucano ha registrato un crollo produttivo del 59,4% sul 2024, in piena transizione tra le vecchie produzioni e le nuove, avviate sulla piattaforma Stla Medium, la prima ad essere assegnata ad uno stabilimento italiano del Gruppo. È, insieme a Pomigliano, il sito che perde più volumi in assoluto (meno 27.950 unità sul semestre). Le unità prodotte sono state 19.070. Gerardo Evangelista, segretario Fim Cisl Basilicata, racconta che «lo stabilimento di Melfi era stato pensato come pioniere per la transizione energetica verso l'elettrico. A metà strada, però, l'indecisione politica ha destabilizzato il progetto. Stellantis ha rivisto i piani introducendo auto ibride per venire incontro alle richieste del sindacato e alle indecisione del mercato. Oggi però Melfi subisce più degli altri stabilimenti il peso del cambiamento». Evangelista ricorda che la Basilicata ha perso circa 2.500 posti di lavoro in due anni. «Abbiamo spinto per il riconoscimento di area di crisi complessa - aggiunge - ma ancora senza risultati». Confindustria Basilicata da sempre si è battuta perché si intervenisse per la difesa dello stabilimento, dell'indotto e dell'occupazione. Francesco Somma, presidente di Confindustria Basilicata commenta: «I numeri sono questi ed è una realtà difficile da digerire. C'è un ridimensionamento strutturale dell'industria dell'auto: non c'è più la vecchia fabbrica». Oggi che fare? si chiede il presidente Somma. «Incentivi sì, ma alle auto prodotte in Italia. Ma è inoltre necessario tagliare i nodi, come quello dell'energia. Il costo in Italia è il più alto d'Europa. In sintesi, siamo molto preoccupati per i numeri di Melfi del 2025. Perciò attendiamo un piano industriale dal gruppo italo francese e soprattutto risposte strutturali sull'energia dal Governo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA