

Stellantis Termoli, 2mila dipendenti in solidarietà

Filomena Greco

Alla crisi di volumi degli stabilimenti auto di Stellantis si aggiungono i problemi delle fabbriche di motori del Gruppo, a iniziare da Termoli dove è stato raggiunto ieri un accordo, tra organizzazioni sindacali e direzione dello stabilimento, per aprire un nuovo contratto di solidarietà che durerà un anno intero e che riguarda tutti gli oltre 1.800 dipendenti del polo.

Si tratta di uno strumento difensivo, premettono i sindacati, che però si dicono molto preoccupati per il futuro dello stabilimento per il quale sembra definitivamente tramontato il progetto di gigafactory firmato da ACC, la joint venture tra Stellantis, Mercedes e Total Energy, e che ha perso terreno nel quadro delle forniture di motori per i modelli del Gruppo, anche, ma non solo, per la spinta della transizione all'elettrico. Dopo la fusione di Fca e Peugeot, lo storico motore Fire – a benzina, destinato a city car e vetture di segmento B – non è riuscito a imporsi nella nuova geografia delle assegnazioni powertrain per la gamma di modelli lanciati negli anni ed è andato a finire. Mentre l'arrivo della nuova linea del cambio elettronico eDct, in rinforzo alle produzioni già installate a Mirafiori, porterà lavoro non prima della fine del 2026. E così, scaduto il vecchio contratto di solidarietà durato sei mesi, e già prorogato per un altro semestre, senza nuove assegnazioni Termoli è costretta a rallentare per un anno intero (il cds durerà dal primo settembre al 31 agosto 2026): una procedura che non ha precedenti per un periodo così lungo, fanno notare i sindacati.

Il punto, dunque, è il futuro industriale del sito di Termoli e la tenuta occupazionale, dopo che nell'arco di un decennio scarso si è passati da 3.500 a 1.823 dipendenti. «È evidente – scrivono i sindacati – che quello che al nostro stabilimento manca è la vera prospettiva lavorativa, il solo cambio elettronico non è sufficiente. Il silenzio delle istituzioni sul tema riconversione e Gigafactory è assordante. E oggi quello che chiediamo è che vengano rafforzate le produzioni dei motori costruiti a Termoli, GSE GME e V6. Soprattutto in una situazione in cui l'ibrido diventa una vera opportunità per fronteggiare una riconversione green che non dà al mercato riposte sufficienti a garantire lavoro a tutti».

Termoli, insieme ad altri stabilimenti fa notare Marco Laviano della Fim-Cisl, «è quello che più di tutti sta pagando il prezzo più alto». È «inaccettabile che un polo industriale strategico venga lasciato senza futuro, mentre si chiedono nuovi sacrifici ai dipendenti», aggiunge Gianluca Falcone della Fiom Molise. Per Francesco Guida, segretario della Uilm Molise, «la decisione arriva in un contesto complicato per tutto il settore auto: il mercato internazionale continua a segnare dati negativi, dagli Usa arrivano riflessi pesanti con l'attivazione dei dazi da parte dell'amministrazione Trump, la crisi delle vendite non si arresta e la transizione ecologica, purtroppo non

governata, sta colpendo duramente il nostro sito di Termoli». Nessuno ha il coraggio di dire chiaramente quale sarà il futuro di questa fabbrica, ripetono i sindacati metalmeccanici. «C'è bisogno di nuovi prodotti, di investimenti veri e di certezze per il futuro», insistono contestualmente chiedendo di incontrare subito il nuovo amministratore delegato, Antonio Filosa, «perché i lavoratori di Termoli hanno diritto a sapere quale strada Stellantis intende intraprendere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA