

Stellantis: ripartono Pomigliano e Mirafiori con Panda e 500

Filomena Greco

TORINO

La riapertura delle fabbriche di Mirafiori e Pomigliano arriva in una fase nella quale il mercato italiano - ed europeo - dell'auto vive ancora una fase di recupero dei volumi, sebbene con un ruolo crescente delle case cinesi, con la produzione in Italia che rialza la testa rispetto a due anni tremendi come il 2024 e il 2025, con l'obiettivo di raggiungere le 300mila autovetture nel 2026.

Pomigliano riapre i battenti con sulle spalle un contratto di solidarietà per tutti i 3.750 addetti. Si tratta di una misura difensiva perché i volumi della Pandina, che resta il modello più venduto in Italia, calano leggermente e perché la produzione dell'Alfa Romeo Tonale si sta ridimensionando, anche alla luce del fatto che il modello è destinato ad essere sostituito dal nuovo C SUV del Biscione assegnato alla fabbrica di Melfi.

Alle Carrozzerie di Mirafiori di cassa integrazione non ce n'è, in linea di assemblaggio si fanno però i conti con un obiettivo a 100mila autovetture, fissato dopo il lancio della Fiat 500 ibrida, che non sembra realizzabile. I volumi più bassi rispetto a quelli preventivati sono stati gestiti attraverso periodi di chiusure più lunghi. E se per Mirafiori il tema della necessità di un secondo modello sembra essersi imposto, come dimostrano anche le aperture del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso dopo il tavolo automotive di luglio, la vera sfida, come evidenziano i sindacati, è investire sul sito produttivo per raddoppiare la capacità produttiva che è comunque ferma a quota 100mila unità all'anno.

«Per raggiungere un obiettivo di volumi decoroso sulle 500 - fa notare Igor Albera della Fim - bisognerà far girare i due turni al 100% fino a dicembre prossimo, condizioni di mercato permettendo. Ci auguriamo che il Salone dell'Auto di Torino a settembre possa essere una vetrina per i prodotti Made in Torino».

Pomigliano due linee di produzione le ha già, con una missione industriale chiara, legata allo sviluppo in Italia di tre modelli di e-car come annunciato nelle settimane scorse dal ceo Antonio Filosa e dal responsabile Emea, Emanuele Cappellano. In occasione, a inizio agosto, dell'incontro con i sindacati per il rinnovo dei contratti di solidarietà, l'azienda ha confermato il programma e ha annunciato, con la ripresa, l'avvio delle attività nell'area dedicata alle future vetture della nuova piattaforma E-car, «primo passo operativo verso l'implementazione del nuovo programma industriale» per il Giambattista Vico. «Rispetto alle future assegnazioni di Pomigliano - riflette Ciro D'Alessio della Fiom - serve fare chiarezza su un punto importante, chi e dove sarà sviluppata la nuova Pandina, dopo il 2028-2030. Se il Gruppo confermasse che sarà sempre Pomigliano a gestire la nuova generazione del modello storico, sarebbe fondamentale per blindare il futuro del sito campano».

I dossier chiave per il Gruppo guidato da Antonio Filosa, relativamente alle strategie in Italia, sono almeno due: provare a mettere in sicurezza la fabbrica di Cassino grazie alla collaborazione con un produttore cinese, che sia Dongfeng o Leapmotor, e chiudere il cerchio sul piano di rilancio per Alfa Romeo e Maserati, in una fase industriale nella quale l'avvio di nuovi investimenti corposi pone ai produttori europei più di un dilemma.

Quanto agli altri stabilimenti, Melfi ha ripreso i lavori la settimana scorsa ma deve fare i conti con fermi produttivi e linee a singhiozzo per mancanza di componenti. «Siamo in una fase delicata della salita produttiva dei nuovi modelli, DS7 e Lancia Gamma, nella quale possono emergere criticità nella catena di approvvigionamento dei componenti. È importante che queste difficoltà vengano affrontate e superate rapidamente, perché eventuali ulteriori sospensioni avrebbero inevitabilmente conseguenze su produzione e lavoratori» sottolinea Gerardo Evangelista, segretario generale della Fim Cisl Basilicata. La ripartenza dei nuovi modelli, insistono i sindacati, deve progressivamente tradursi in continuità produttiva, crescita dei volumi e maggiore stabilità occupazionale. Serve inoltre una riflessione sull'organizzazione complessiva del sistema

produttivo di Melfi e rafforzare non soltanto l'organizzazione interna dello stabilimento, ma anche la filiera dell'indotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA