

## Comunicato Stampa

### Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

**FIM-CISL: Stellantis la produzione in flessione per il quarto anno, dal 2017 volatilizzati un terzo dei veicoli.**

**Nel 2021 i semiconduttori fanno chiudere la produzione a -6,1% rispetto al 2020 e a - 17,7% rispetto al 2019. Nell'auto crescono i volumi di 500 elettrica e Jeep Compass.**

**Il Governo convochi il tavolo di Stellantis e dell'automotive per salvaguardare il patrimonio industriale e occupazionale del settore.**

### Situazione produzione STELLANTIS Italy 2021

I dati della produzione nei primi nove mesi del 2021 segnavano una crescita del +14,2% rispetto al 2020, ma i continui fermi produttivi per la carenza dei semiconduttori hanno segnato, a fine d'anno, una riduzione del -6,1% rispetto al 2020, anno caratterizzato dal blocco produttivo del lockdown.

Nello specifico nel 2021 sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali, 673.574 unità contro le 717.636 del 2020. La produzione di autovetture, pari a 408.526 segna un -11,3%, mentre quello relativo ai veicoli commerciali segna un leggerissimo aumento del 3,1%.

Se i dati di produzione li rapportiamo al periodo pre-covid e quindi al 2019, la situazione è maggiormente negativa con un complessivo - 17,7%, con le autovetture a -22,3% e i veicoli commerciali a -9,6%, quest'ultimi per la prima volta in negativo negli ultimi 12 anni. L'effetto è in gran parte riconducibile allo stop nelle produzioni determinato dalla mancanza dei semiconduttori, una situazione che condiziona anche il 2022.

La sofferenza riscontrata nei primi 6 mesi del 2021, si è aggravata nell'ultimo semestre causando numerosi blocchi produttivi. In conclusione è dal 2017 che i dati produzione sono in flessione. Nell'arco temporale di quattro anni si è perso il 35% della produzione complessiva da 1.035.454 a 673.475, il 45% nelle sole autovetture (da 743.454 a 408.526).

Le uniche produzioni che non hanno subito fermate significative nell'ultimo semestre 2021, sono la produzione della 500e, che non può fermarsi per i vincoli sul Co2, per evitare le salatissime sanzioni, e la nuova MC20 che ha iniziato la produzione nel primo semestre del 2021.

Il Polo Torinese, lo stabilimento Maserati di Modena e Sevel sono le uniche realtà produttive che riescono ad avere una produzione superiore all'anno della pandemia. Rispetto al periodo pre-pandemico invece è solo Mirafiori che riesce a superare i livelli del 2019, questo grazie al lancio della 500e.

La situazione del mercato già in sofferenza per la situazione pandemica, con i blocchi causati dalle mancanze di semiconduttori, ha ridimensionato l'effetto positivo degli ultimi incentivi predisposti dal governo italiano nel 2021. Il tema delle forniture delle materie prime, dei semiconduttori e dell'avvicinamento della catena del lavoro è un problema di ordine geopolitico che il governo del nostro paese deve affrontare in maniera strategica. Le preoccupazioni nostre riguardano i lavoratori che sono pesantemente colpiti sul piano del reddito da questa situazione, oltre alle ripercussioni negative che si stanno determinando a cascata in tutto il settore.

## Situazione investimenti piano industriale FCA Italy 2019-2021

Si stanno completando i 5,5 miliardi di investimenti previsti nel vecchio piano industriale di FCA per il periodo 2019-2021. A marzo 2021 è partita a pieno regime la produzione di Maserati MC20 a Modena. Dopo un ulteriore rinvio in gran parte dovuto dal problema semiconduttori e alla messa in protezione del lancio commerciale delle nuove auto, nel primo semestre 2022 sono previste le salite produttive del Suv Grecale nello stabilimento di Cassino e del Suv di Alfa Romeo Tonale (anche nelle due versioni ibride) a Pomigliano d'Arco, mentre le due Maserati GT e GC verranno prodotte nel Polo Torinese a partire da settembre 2022.

## Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali

### Polo Produttivo di Torino

I volumi produttivi misurati nel 2021 sono pari a 77.267 unità rispetto alle 36.702 rilevate nel 2020 (+110%). Il peso maggiore della crescita è stato determinato dalla produzione della 500 bev che, partita nel mese di ottobre 2020, nel 2021 si è attestata sulle 53.819 unità. Il 70% dei volumi sono rappresentati da 500 bev, il restante 30%, pari a 23.448, è rappresentato dalle produzioni Maserati Levante, Ghibli e Quattroporte. Le produzioni Maserati hanno superato i volumi fatti nel 2020 e nel 2019. In particolare il Levante ha raggiunto quota 16.228, rispetto a 11.018 unità del 2020 e a 12.210 unità del 2019. Anche le due Maserati, Ghibli e Quattroporte, prodotte a Grugliasco, con le 7.220 unità prodotte nel 2021 hanno superato di misura le 6.676 unità del 2020 e le 6.900 del 2019. Un primo segnale positivo nel mondo Maserati anche se la produzione si attesta comunque a - 57% rispetto ai risultati raggiunti nel 2017. Sia la produzione del Levante che quella di Ghibli e Quattroporte sono da tempo su un turno, e nel corso del 2021 si è ricorso all'uso di ammortizzatori sociali.

Con l'accordo sindacale raggiunto il 26 ottobre 2021, abbiamo anticipato parte del piano industriale di Stellantis per il Polo di Torino. Il consolidamento dal mese di gennaio 2022 delle produzioni Maserati a Mirafiori, affiancato da un impegno preciso di garanzia sull'investimento **a partire dal 2024 della futura piattaforma elettrica folgore di Maserati**, consentirà un ammodernamento di tutte le auto Maserati con le nuove motorizzazione, dando prospettiva al sito produttivo e creando le condizioni di migliori certezze sugli aspetti occupazionali. Saranno completati gli investimenti previsti dal vecchio piano FCA e la conseguente **partenza produttiva dal II° semestre, su una nuova piattaforma elettrificata, delle due nuove Maserati Gran Turismo e Gran Cabrio**, la cui versione full-elettrica è prevista per il 2023, a cui si aggiungerà **dal 2024 la sostituzione dei modelli berlina E/E+ (attuale segmento di Ghibli e Quattroporte)**. L'accordo ha previsto che la nuova linea produttiva dei modelli Maserati e quella della 500e manterrà l'attuale capacità produttiva presente nei siti Torinesi. **Da 10 gennaio la linea della 500e partirà su due turni, raddoppiando l'attuale produzione**, mentre le produzioni di Maserati, comprese quelle di Ghibli e Quattroporte, partiranno il 17 gennaio.

Siamo invece molto preoccupati delle conseguenze che si determineranno a seguito della decisione del governo di non prevedere, nella Legge di stabilità, incentivi volti ad agevolare la mobilità sostenibile. **La mancanza di incentivi verso le motorizzazioni elettriche e ibride, determinerà un impatto negativo sulle produzioni**. Se si concretizzeranno le stime circolate negli ultimi giorni di una riduzione del 50% sui volumi, potremmo avere un impatto negativo sulla 500e dove è in fase di avvio il raddoppio dei turni.

## Maserati Modena

Con la partenza produttiva della supersportiva di Maserati la nuova MC20, dal secondo trimestre del 2021, si è saturata la capacità produttiva del Plant di Modena e si è azzerato l'uso degli ammortizzatori sociali. **I volumi di MC20 sono in continua crescita e hanno raggiunto le 600 unità, pari al 70% delle produzioni del Plant.** L'aspettativa di crescere sia in volumi che in occupazione, in particolare nei diretti di produzione. Il mercato ha già risposto bene con l'acquisizione di un importante portafoglio ordini che da ampia copertura alla capacità produttiva dello stabilimento modenese. Gli investimenti che hanno riguardato tutte le fasi della produzione del sito (dalla scocca nell'area, al motore, fino alla verniciatura) hanno migliorato i livelli di qualità e di efficienza.

Nei due siti di Modena oltre ai circa 200 diretti di produzione, sono impiegati circa 1.000 ingegneri impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo che sono al servizio di tutte le realtà Stellantis, per noi è fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione abbia una sua continuità e sviluppo, e non subisca ridimensionamenti.

## Cassino

La produzione nel 2021 di Cassino si è attestata a 43.753 unità, con 28.705 unità prodotte il SUV Stelvio rappresenta due terzi della produzione complessiva del sito. La perdita dei volumi nel 2021 è continuamente peggiorata col decorrere dei mesi, fino a raggiungere **-18% rispetto al pandemico 2020. Se prendiamo a riferimento il periodo pre-covid, la perdita s'incrementa ulteriormente raggiungendo -26%.** I semiconduttori assestano un ulteriore colpo alla situazione già fortemente negativa determinatasi con il lockdown nel 2020, del resto con l'uscita di produzione nel 2020 della terza Alfa Romeo, la Giulietta, il dato produttivo non poteva che peggiorare ulteriormente nel corso di quest'anno. **E' dal 2017 che continua la flessione negativa sui volumi produttivi dello stabilimento di Cassino, con una perdita di produzione di oltre 91.000 unità (-68%).**

Nel corso del 2021 si è ricorso continuamente agli ammortizzatori sociali per mettere in sicurezza l'occupazione, che nel corso dell'ultimo anno e mezzo si è ridotta di oltre 1.000 lavoratori, passando da circa 4300 a 3.289. Le fermate produttive totali sono state complessivamente 92 giorni. Nei restanti giorni lavorativi comunque si è marciato a velocità ridotta con circa 500 lavoratori giornalmente in CIG. Le produzioni di Giulia e Stelvio, vengono ormai svolte da tempo su un unico turno centrale.

Anche nell'ultimo trimestre si sono prodotte circa un centinaio delle così dette pre-serie del nuovo SUV **Maserati Grecale. L'attesa è per il lancio produttivo che, dopo le problematiche sui semiconduttori, è slittato dalla fine del 2021 al secondo trimestre del 2022.** La speranza è che nel 2022 si inverta la tendenza fortemente negativa con la partenza delle produzioni del nuovo SUV, anche se la nostra preoccupazione è che non sarà sufficiente questa nuova produzione per azzerare l'uso degli ammortizzatori sociali, nonostante il forte ridimensionamento occupazionale che ha subito il sito.

Con il Maserati Grecale approderà a Cassino anche la piattaforma premium con motorizzazione ibrida che consentirà successivamente, di svilupparla anche sugli altri due modelli di Alfa Romeo, fino a realizzare in futuro anche una versione full electric. Per la FIM-CISL, **il futuro piano industriale di Stellantis dovrà prevedere per lo stabilimento di Cassino ulteriori investimenti in nuovi prodotti multimarca del settore premium,** per sfruttare al massimo le

proprie capacità produttive oggi ferme a meno del 20%. Aspettiamo anche risposte chiare e certe sulle allocazioni future, promesse dal Ceo di Alfa Romeo Philippe Iparato di “un lancio all’anno dei brand Alfa Romeo, Ds, Lancia fino al 2026”.

## **Melfi**

**Il crollo più pesante in termini di volumi produttivi è quello di Melfi, con -28,8% rispetto al 2020 (- 66.202 unità) e una caduta maggiore se rapportata al periodo pre-covid 2019 con una perdita di oltre 1/3 delle produzioni.** Il blocco causato dai semiconduttori crea un tonfo maggiore negli stabilimenti più produttivi, del resto Melfi ha rappresentato per molti anni lo stabilimento che da solo produceva la metà delle autovetture di FCA. Oggi lo stabilimento lucano continua comunque a rappresentare un significativo 40% del totale delle autovetture prodotte da Stellantis nel nostro Paese, ma le perdite si fanno sentire con un forte incremento nell’uso degli ammortizzatori sociali.

La situazione di flessione del mercato Italiano e Europeo e i fermi produttivi generati dalla mancanza dei semiconduttori hanno pesato enormemente sui risultati dello stabilimento. Del resto **lo stabilimento lucano ha lavorato la metà dei giorni lavorativi teorici previsti nel terzo trimestre e da settembre sono stati più i giorni di fermata collettiva che quelli lavorativi.**

Nel dettaglio la produzione della **Jeep Compass, partita a maggio 2020, ha raggiunto le 44.224 unità (+47%) grazie al primo anno completo di produzione.** Mentre i due piccoli suv, la **Jeep Renegade** e la **Fiat 500x**, si attestano a 119.422 con una riduzione di 80.478 unità pari a -40%. Numeri così bassi a Melfi si vedevano solo prima della salita produttiva del 2015, con il lancio di Renegade e 500x. Da allora si son perse oltre la metà delle vetture prodotte (-58%) passando dalle 390.000 alle 163.646 di quest’anno.

La riorganizzazione che ha riguardato l’area produttiva, con il potenziamento di una linea produttiva, rispetto alle due di prima, la creazione di un’area specifica per l’assemblaggio delle batterie, le produzioni di nuovi componenti nelle unità Presse e Plastica e un intervento nella area lastratura, mantiene una capacità produttiva intorno alle 400.000, ma la situazione sui semiconduttori è talmente grave che le ripercussioni sulla produzione sono molto pesanti.

L’accordo di riorganizzazione ha anche definito interventi di formazione professionali, modalità di incentivazione ad adesione volontaria per evitare esuberi e licenziamenti, che han visto circa 400 lavoratori aderire, portando così gli **occupati a 6.800 unità.**

E’ necessario che nelle prossime settimane venga convocato il tavolo di Stellantis presso il che Ministero dello Sviluppo Economico, in modo da ratificare e garantire in quella sede gli impegni presi con gli accordi sindacali in merito alle prospettive future del sito produttivo, con **l’assegnazione allo stabilimento della futura piattaforma Bev STLA Medium, sulla quale dal 2024 verranno sviluppati quattro nuove vetture completamente elettriche e multibrand**, che affiancheranno le attuali produzioni.

## **Fca Pomigliano**

La produzione nel corso del 2021 ha raggiunto quota di 123.000 unità, in calo anche rispetto alle 140.478 unità prodotte nel 2020 e **inferiori del 38% rispetto alle 198.647 relative al periodo pre-covid del 2019.** Anche a Pogliano i semiconduttori colpiscono più del Covid sulle produzioni della Panda. **Insieme a Melfi è lo stabilimento che ha subito le maggiori perdite in valore assoluto.**

Ad oggi lo stabilimento di Pomigliano occupa 4.281 lavoratori, circa 200 in meno a seguito delle uscite volontarie. Mediamente sono circa 900 le persone che hanno utilizzato prima la Cig e ora da dicembre il CDS. Mentre sono altre 101 i giorni di fermo collettivo totale a seguito del problema generato in gran parte dai semiconduttori.

Le problematiche sui microchip hanno fatto slittare la partenza della produzione del nuovo Suv Alfa Romeo Tonale, **Stellantis ha confermato che la partenza della produzione del nuovo Alfa Romeo SUV Tonale avverrà da marzo 2022 e la vendita sul mercato a giugno.**

Con la partenza della produzione del nuovo SUV Alfa Romeo e la produzione della Panda, potrebbero esserci le condizioni di una forte riduzione degli ammortizzatori sociali solo se la problematica dei semiconduttori va a soluzione nella seconda metà del 2022.

Il problema principale di Pomigliano ora è quello di avere le garanzie per il futuro. Fino a quando è prevista la produzione dell'attuale modello della Panda nello stabilimento campano? **Se la produzione della Panda arriverà fino al 2023 o 2024, è necessario avere risposte certe in tempi brevi quale altro modello sarà destinato a Pomigliano per saturare la capacità produttiva.** Entro il 1° marzo 2022, giorno della presentazione del Piano Industriale, Stellantis deve assegnare il futuro modello allo stabilimento campano. Per la FIM-CISL questa è una questione irrinunciabile, non sarebbe più socialmente sostenibile un ulteriore periodo di utilizzo degli ammortizzatori sociali dopo il lancio del nuovo Suv Tonale.

## **Sevel - Atessa**

Le produzioni nei veicoli **commerciali nel 2021 raggiunge la quota di 265.048 unità, con un incremento positivo rispetto al 2020 del + 3,1%. Ma per lo stabilimento Sevel non è una notizia positiva.** Dal mese di maggio 2021 si era partiti con i 18 turni e questo aveva consentito una forte spinta nei volumi tanto da ipotizzare di superare la soglia dei 300.000 veicoli commerciali. Purtroppo questo obiettivo, che era concretamente alla portata non verrà **raggiunto a causa delle giornate di fermo produttivo per i semiconduttori, che nel 2021 sono state 20, pari a 60 turni, a cui si è aggiunta con una fermata produttiva per le festività di fine anno dal 24 dicembre al 9 gennaio.** Tutto questo ha impattato negativamente sui livelli occupazionali del sito. L'azienda unilateralmente ha proceduto a portare a 15 turni lo stabilimento con un contraccolpo occupazionale di oltre 1000 lavoratori: circa 600 sono i lavoratori in somministrazione a cui non l'azienda non interrotto il lavoro a cui bisogna aggiungere i cassintegrati infragruppo che erano in trasferta. Non abbiamo condiviso la scelta che ha determinato la perdita secca del lavoro di molti giovani entrati in azienda. Si poteva tranquillamente intervenire utilizzando ammortizzatori mantenendo l'occupazione, visto che il ridimensionamento dei volumi degli ordini è un problema temporaneo determinato dalle forniture dei semiconduttori. **E' indispensabile individuare una soluzione positive sia per i lavoratori in somministrazione ancora in forza in azienda (circa 280), che per quelli a cui è stato interrotto il contratto nel corso del 2021.**

Per la FIM-CISL è necessario intervenire contrattualmente anche con un ricambio generazionale favorendo con percorsi di assunzioni dirette i lavoratori in somministrazione a tempo indeterminato, che operano con continuità e senza interruzioni da tempo in Sevel. Nello stesso tempo è necessario individuare una serie di strumenti di tutela, a partire dal diritto di precedenza per i lavoratori che hanno perso il lavoro, vincolando così l'azienda alle future assunzioni.

**Il Ducato Elettrico è entrato in produzione, pensiamo che sia altrettanto importante che anche la tipologia ad idrogeno sia sviluppata per il futuro per tutti i veicoli commerciali prodotti in Val di Sangro.** Data la mancanza dei centri di distribuzione abbiamo sollecitato il

governo a costruire una rete per la distribuzione dell'idrogeno. Nel prossimo piano industriale di Stellantis è necessario che vengano definiti gli **investimenti necessari per migliorare struttura e gli impianti e soprattutto è indispensabile verificare con costanza e attenzione che gli equilibri interni al gruppo Stellantis, con lo stabilimento Polacco, non determinino impatti negativi per il futuro di Sevel**. Nello specifico riteniamo che anche il Governo debba assumersi il medesimo impegno.

- **Nelle prossime settimane il Ministero dello Sviluppo Economico deve convocare le organizzazioni sindacali e la direzione Stellantis, in anticipo rispetto alla presentazione del piano industriale del Gruppo prevista per il 1° marzo 2022.**
- **E' necessario che in sede ministeriale si ratifichino e si mettano in garanzia gli impegni già presi con gli accordi sottoscritti a livello aziendale. Nello stesso tempo si deve aprire un confronto con l'obiettivo di assicurare una prospettiva industriale e occupazionale positiva per tutti gli stabilimenti e strutture/enti.**
- **Il Governo deve svolgere un ruolo da protagonista, determinante per le sorti dell'industria più importante del nostro Paese. Nei prossimi mesi serve la definizione di una strategia specifica, con la destinazione di un Fondo del settore per governare la transizione industriale e sociale. Servono incentivi per la mobilità sostenibile.**

Dal mese di aprile del 2021 presso il Ministero dello Sviluppo Economico su nostra sollecitazione **si sono stati insediati due importanti tavoli di confronto: uno per il gruppo Stellantis e l'altro per il settore automotive**. Riteniamo importante **il ruolo che il governo italiano può svolgere** sia in termini di garanzie per l'industria e l'occupazione, ma soprattutto per il ruolo che attivamente può assumere per le scelte di politica industriale e di sostenibilità sociale strettamente correlate alla transizione ecologica, alle motorizzazioni, alla connettività, alla guida autonoma, che stanno già caratterizzando il presente e che rappresentano il futuro, sia per il settore automotive che per il maggior produttore presente nel nostro Paese e all'indotto ad esso collegato.

### **Il Tavolo Stellantis e il futuro piano industriale del Gruppo**

Il Ceo Carlos Tavares ha annunciato che il 1° marzo 2022 verrà completato e illustrato il piano industriale in corso di definizione. Prima di quella data è **necessario che nelle prossime settimane il Governo convochi le organizzazioni sindacali e l'azienda, per fare il punto sulla situazione complessiva del Gruppo**. E' necessario assicurare gli stati di avanzamento positivi degli impegni già presi con gli accordi sottoscritti a livello decentrato o comunicati come anticipazioni del Piano Industriale: Melfi, Polo Torinese, Enti Centrali, la Gigafactory e le motorizzazioni di tutti i veicoli commerciali a Pratola Serra. **Nello stesso tempo si deve aprire un confronto a tutto campo, per tutti gli stabilimenti e tutte le strutture/enti di servizio per i quali non abbiamo avuto ancora risposte positive o per le quali rimangono delle incertezze, con l'obiettivo di ottenere una prospettiva industriale e occupazionale per ogni realtà.**

Il Governo deve poi informarci sullo stato di avanzamento del progetto della **Gigafactory a Termoli**. E' poi fondamentale comprendere da Stellantis i dettagli di questo importante investimento: dagli impatti occupazionali, alla gestione della transizione industriale, agli interventi sociali sia in termini di ammortizzatori che quelli legati al cambiamento delle competenze professionali.

E' necessario comprendere **le strategie rispetto alle altre fabbriche che producono i motori endotermici**. La notizia su **Pratola Serra** è positiva nel breve periodo, ma comunque non garantisce le prospettive future di quel sito. La situazione dello **stabilimento di Cento**

è certamente la più critica, il gruppo non ha ancora chiarito fino a quando gli attuali motori V6 potranno essere venduti negli USA e quale è il progetto di reindustrializzazione. La riconversione delle fabbriche verso le nuove motorizzazioni, coinvolge anche **gli stabilimenti di Verrone, le meccaniche di Mirafiori e le fonderie di Teksid**. Abbiamo di fronte poco tempo rispetto all'interruzione delle motorizzazioni diesel e benzina previste in Europa nel 2035. E' altrettanto indispensabile assicurare industrialmente e a livello occupazionale una realtà importante come **Comau**, coinvolta da uno spin-off non ancora chiaro nei suoi obiettivi.

**Per la FIM-CISL sarà fondamentale che il confronto sul nuovo piano industriale ottenga stati di avanzamento concreti e positivi su tutti gli aspetti:** dalle allocazioni delle future piattaforme e delle nuove produzioni, al ruolo assegnato all'Italia nei vari ambiti a partire dalla ricerca, al rilancio dei marchi italiani come Alfa Romeo, Maserati, Fiat e 500 e sviluppare ulteriormente le produzioni Jeep, oltre la possibilità di produrre vetture di altri marchi del gruppo nel nostro Paese. **L'obiettivo principale rimane la messa in sicurezza degli stabilimenti e dell'occupazione.** Saremo indisponibili ad operazioni volte a penalizzare e a ridimensionare ulteriormente il patrimonio industriale e occupazionale di Stellantis Italia, come saremo indisponibili a scelte che peggiorino le condizioni lavorative e di sicurezza dei lavoratori. Infine è importante che **il Governo presieda e verifichi con Stellantis le strategie del gruppo verso le aziende dell'indotto del nostro Paese, per ottenere garanzie specifiche di una importante filiera della componentistica dell'auto.**

### **Il Tavolo del settore automotive**

Dai dati di produzione Stellantis che abbiamo elaborato e dall'andamento delle immatricolazioni è evidente la situazione di criticità che già versano gli stabilimenti Italiani di Stellantis e le ripercussioni negative sull'indotto e nel settore della componentistica. C'è un altissimo utilizzo di ammortizzatori sociali per far fronte alla "dissaturazione" degli impianti, aggravato dalla crisi generata dalla mancanza dei semiconduttori. **La carenza di semiconduttori caratterizzerà gran parte del 2022 e pertanto sarà necessario garantire una "neutralità" nel conteggio del consumo della Cigo.** Nello stesso tempo è necessario che il Governo, insieme ai principali gruppi industriali, **agevoli con un apposito Fondo una politica di reindustrializzazione del settore, per compensare anche le perdite causate dal cambio delle motorizzazioni, riducendo la distanza della catena del valore, con una politica di produzione e approvvigionamento, di tutta la componentistica che rappresenterà l'auto del futuro:** dai semiconduttori, dalle batterie, ai componenti necessari per la motorizzazione elettrica, per la guida autonoma, per la digitalizzazione e la connettività. **L'assenza di un piano per la transizione industriale determinerà inevitabilmente una perdita occupazione di oltre 60.000 lavoratori.**

Dopo 6 mesi dalla costituzione del Tavolo di settore, **il Governo ha assegnato 150 milioni di euro ad un Fondo specifico per l'auto, risorse totalmente insufficienti** per qualsiasi intervento di politica industriale e sul fronte dell'incentivazione all'acquisto delle auto, nella Legge di Stabilità, non ha destinato incentivi per la mobilità sostenibile determinando contraccolpi negativi sulle nuove produzioni e sull'occupazione. **Mancano inoltre interventi specifici per la formazione professionale, necessari per governare il processo di cambiamento delle competenze professionali.**

Come FIM-CISL pensiamo che le associazioni sindacali e imprenditoriali devono elaborare insieme e presentare al Governo una serie di richieste necessarie ad impedire la desertificazione industriale di uno dei più importanti settori industriali dell'economia del nostro Paese e le drammatiche ripercussioni occupazionali e sociali.

Torino, 4 gennaio 2022

In allegato: volumi produttivi dal 2013

## STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi dal 2013 al 31 dicembre 2021

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte										
		31/12/13	31/12/14	31/12/15	31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	21 VS 20	21 VS 19
Polo Produttivo Torinese	3.615	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	<b>77.267</b>	110,5%	304,3%
Maserati Modena	1.350	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	<b>860</b>	437,5%	-14,7%
Cassino	3.289	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	<b>43.753</b>	-18,1%	-25,6%
Pomigliano	4.281	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	<b>123.000</b>	-12,4%	-38,1%
Melfi	6.800	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	<b>163.646</b>	-28,8%	-34,0%
<b>Tot FCA Auto</b>	<b>19.335</b>	<b>384.550</b>	<b>394.480</b>	<b>659.294</b>	<b>712.956</b>	<b>743.454</b>	<b>667.526</b>	<b>525.664</b>	<b>460.610</b>	<b>408.526</b>	<b>-11,3%</b>	<b>-22,3%</b>
Sevel - Fiat Professional*	5.400	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	<b>265.048</b>	3,1%	-9,6%
<b>Totale</b>	<b>24.735</b>	<b>588.500</b>	<b>624.230</b>	<b>920.094</b>	<b>1.002.966</b>	<b>1.035.454</b>	<b>964.533</b>	<b>818.880</b>	<b>717.636</b>	<b>673.574</b>	<b>-6,1%</b>	<b>-17,7%</b>

\*+280 Somministrati