

Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

**FIM-CISL: Stellantis produzione 3° trimestre 2022 a 513.380 (-2,4 %),
in flessione rispetto al 2021.**

**Continuano gli stop produttivi per la mancanza di semiconduttori, persi 540 turni di lavoro
pari a 235 giorni lavorativi.**

**Le produzioni della nuova Alfa Tonale e della Maserati Grecale danno fiato a Pomigliano e
Cassino.**

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy nei primi nove mesi 2022**

I dati della produzione segnano un dato ancora negativo pari a una riduzione del **-2,4% rispetto al 2021**. Nello specifico nei nove mesi del 2022 sono state prodotte, **tra autovetture e furgoni commerciali, 515.380 unità contro le 528.108 del 2021. La produzione di autovetture, pari a 363.380, segna una crescita +14,1%**, mentre quello relativo ai veicoli commerciali segna una pesante riduzione del -27,5% in termini di volumi pari a -57.573 veicoli commerciali (tot. Prod. 152.000 nei 9 mesi del 2022).

Se i dati di produzione li rapportiamo al periodo pre-covid e quindi al 2019, la situazione riscontra una perdita complessiva nei volumi con un - 18,3% (auto + veicoli commerciali), con le autovetture a -11,4% e i veicoli commerciali a - 31,3%. La causa è in gran parte riconducibile allo stop nelle produzioni determinato dalla **mancanza dei semiconduttori e di altri componenti**, e nella prima parte del 2022, anche dalle difficoltà causate dal fermo dei trasporti. La carenza di semiconduttori ha iniziato a riscontrarsi in termini di blocchi produttivi già nei primi mesi del 2021, ma si è aggravata pesantemente nella seconda parte del 2021 e continua in maniera molto significativa anche nel primo trimestre 2022. Una situazione che condiziona anche l'anno 2023.

Le situazioni di perdita dei volumi si riscontrano nei due stabilimenti, **Melfi (-3,2%) e Sevel (-27,5%)**, che hanno sempre rappresentato i plant italiani con un contributo maggiore per la crescita complessiva dei volumi.

Negli altri Plant produttivi dell'auto si riscontra invece un dato positivo rispetto al 2021, in gran parte determinato dai più recenti lanci produttivi. Continua la crescita di volumi della 500e a Mirafiori, mentre l'entrata in produzione della Maserati Grecale e dell'Alfa Romeo Tonale danno spinta alla produzione di Cassino e Pomigliano D'Arco. Prosegue l'andamento positivo dello stabilimento di Modena con la Maserati MC20.

Il 2022 potrebbe prefigurarsi come il quinto anno consecutivo di flessione delle produzioni Stellantis nel nostro Paese. Se nell'arco temporale di quattro anni, 2017-2021, si era perso il 35% della produzione complessiva da 1.035.454 a 673.475, il 45% nelle sole autovetture (da 743.454 a 408.526), con la tendenza di ulteriore riduzione generata nei primi 6 mesi 2022 **rischiamo di scendere, su base annua, sotto le 650.000 unità (-37% rispetto 2017) tra auto e commerciali, con una produzione auto appena sopra le 410.000 (circa -40% rispetto 2017).** Avremmo una situazione completamente opposta se non ci fossero stati gli stop produttivi per i semiconduttori: **stimiamo che nel 2022 si perderanno circa 200.000 vetture rispetto alle potenzialità produttive generate dagli ordini acquisiti.**

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 anche in ambito Europeo. La guerra in Ucraina, lo stop alle forniture del Gas russo, la ridefinizione dei flussi nei diversi mercati, possono solo peggiorare ulteriormente il problema del reperimento e del costo delle materie prime.

Questa situazione drammatica per il settore, come Fim-Cisl l'abbiamo denunciata più volte a livello ministeriale, a partire dal tavolo dell'automotive presso il MISE e lo faremo non appena verremo convocati dal nuovo Governo. **Le nostre preoccupazioni riguardano i lavoratori che sono pesantemente colpiti sul piano del reddito e dell'occupazione** da questa situazione, oltre alle ripercussioni negative che si stanno determinando a cascata in tutto il settore. Nel settore dell'automotive non si era mai determinata una situazione di questa portata: le case automobilistiche non riescono materialmente a soddisfare gli ordini già acquisiti. **Anche in questo 3° trimestre si sono perse altre 53 giornate lavorative.**

- **Situazione investimenti piano industriale FCA Italy 2019-2021.**

Sono praticamente nella fase di completamento gli ultimi investimenti previsti dal piano 2019-2021 di 5,5 miliardi di FCA. **Il mese scorso sono partite le produzioni, anche nelle versioni ibride, del Suv Grecale nello stabilimento di Cassino e del Suv di Alfa Romeo Tonale a Pomigliano d'Arco.** I prossimi lanci riguarderanno le **due Maserati GT e GC** che verranno prodotte nel Polo Torinese nell'ultimo trimestre 2022.

- **Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali**

- **Plant Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nei primi 9 mesi del 2022 sono pari a **70.340 unità rispetto alle 54.290 rilevate nel 2021 (+29,6%)**. Il peso maggiore della crescita continua ad essere determinato dalla produzione della 500 bev che, partita nel mese di ottobre 2020, nel 2021 si è attestata sulle 53.819 unità. Dal 10 gennaio **la linea della 500e è partita su due turni**, raddoppiando l'attuale produzione, che mediamente oggi si assesta su circa 370 vetture al giorno, **con una crescita rispetto ai primi nove mesi del 2021 del +45% (da 38.830 a 55.340)**.

L'attuale andamento fa prefigurare un 2022 con oltre 70.000 Fiat 500e prodotte. Naturalmente semiconduttori permettendo, che a tutt'oggi hanno pressoché risparmiato lo stabilimento di torinese, con la perdita di solo n. 28 turni (14 giorni) sulla linea della 500e.

L'80% dei volumi dello stabilimento torinese sono rappresentati da 500 bev, il restante 20%, poco meno di 15 mila vetture, è rappresentato dalle produzioni Maserati Levante, Ghibli e Quattroporte che dal 17 gennaio 2022 sono tutte prodotte sulla "Linea Maserati" di Mirafiori, che marcia solo su un turno.

A seguito della preparazione della produzione di Quattroporte e Ghibli su un'unica linea, la partenza della produzione delle Maserati a Mirafiori ad inizio anno non è partita immediatamente, ma nonostante questo nei nove mesi 2022, con le 15.000 unità si è di fatto raggiunto la produzione dello scorso anno.

Sull'ultimo trimestre 2022 abbiamo delle preoccupazioni, infatti riscontriamo una flessione produttiva sulla linea della Maserati con la richiesta di 4 giornate di Cig tra ottobre e novembre.

Il consolidamento delle produzioni Maserati a Mirafiori, affiancato ad un impegno preciso di garanzia sull'investimento **a partire dal 2024 della futura piattaforma elettrica folgore di Maserati**, consentirà un ammodernamento **entro il 2025** di tutte le auto Maserati con le nuove motorizzazione, dando prospettiva al sito produttivo e creando le condizioni di maggiori certezze sugli aspetti occupazionali.

Nel frattempo sulla linea di Maserati stanno facendo la loro comparsa, **in fase di testing, le nuove Maserati Gran Turismo e Gran Cabrio**, dove è prevista la **partenza produttiva verso la fine del II° semestre**. Dovrà essere rafforzato il personale attualmente impiegato per gestire la salita produttiva dei due nuovi modelli.

La versione full-elettrica è già prevista per il 2023, a cui si aggiungerà **dal 2024 la sostituzione dei modelli berlina E/E+ (attuale segmento di Ghibli e Quattroporte) e Levante**.

Sul mondo Maserati, ci sono molte aspettative sia da parte sindacale che aziendale, il piano "dare Foward 2030" si pone l'obiettivo di incrementare di tre volte il peso delle nuove auto dei segmenti dei veicoli premium e di lusso, con un aumento dei ricavi di quattro volte e della redditività di cinque volte.

Le nostre aspettative di Torino sono innanzitutto di ritornare ai livelli 2017 dove i volumi Maserati erano esattamente il doppio di quelli raggiunti nel 2021.

- **Plant Maserati Modena**

La produzione Maserati nel sito di Modena ha raggiunto nei primi nove mesi del 2022 le 950 unità (+76,9% vs il 2021). Una crescita consistente anche perché la supersportiva di Maserati la nuova MC20, ha visto il suo lancio produttivo nel mese di aprile 2021. La crescita dei volumi ha consentito la saturazione della capacità produttiva del Plant di Modena azzerando già nel 2021 l'uso degli ammortizzatori sociali. Nel plant modenese si lavora a pieno regime. **I volumi di MC20 sono in continua crescita. E' molto probabile che nel corso del 2022 si supererà la soglia delle 1.000 Maserati MC20.** Un traguardo significativo che potrebbe anche portare ad un incremento dell'organico. Nel nuovo piano industriale è prevista entro il 2025 una versione full electric sulla piattaforma Folgore.

Altrettanto importante per consolidare e rafforzare la presenza di Maserati a Modena, è **l'investimento in corso sul nuovo impianto di verniciatura** denominato FuoriSerie, dedicato alla personalizzazione dei modelli del Tridente.

▪ Plant di Cassino

La produzione si è attestata a 40.730 unità che riscontra **un incremento rispetto al 2021 del + 25,1%**. Un primo segnale positivo, che comunque risulta sotto del -1,8% al dato 2019 pre-pandemia, anche se in miglioramento dopo il lancio della produzione della Maserati Grecale.

Certo se la produzione la raffrontiamo al 2017, primo anno in cui Giulietta veniva affiancata dal lancio di Giulia e Stelvio, **le produzioni erano 2,5 volte in più (al settembre 2017 n. 100.985)**. Dal 2017 lo stabilimento ha continuato a perdere volumi e occupazione. Si è perso oltre il 65% della produzione e oltre 1100 occupati.

L'attuale produzione è rappresentata per il 30% da Alfa Romeo Giulia e il 53% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 17% dalla nuova Maserati Grecale. **La produzione è stata condizionata da un continuo stop produttivo determinato dalla mancanza di semiconduttori, nei primi sei mesi sono state complessivamente 46 turni di lavoro**, coperte in parte con CDS e con recuperi produttivi da effettuare. Nei restanti giorni lavorativi comunque si è marciato a velocità ridotta con circa 150 lavoratori ogni giorno in ammortizzatore sociale. Le produzioni di Giulia e Stelvio, vengono svolte da tempo su un unico turno centrale. Nel II trimestre di quest'anno è partita la produzione del nuovo SUV **Maserati Grecale, è fondamentale cogliere fino in fondo questa importante novità ed invertire la tendenza fortemente negativa dello stabilimento di Cassino**, e per la FIM-CISL significa azzerare l'uso degli ammortizzatori sociali e costruire le condizioni per accogliere altre nuove vetture del segmento premium e del lusso. Potenzialmente è uno stabilimento con una capacità produttiva di circa 300.000 auto, quindi se la strategia è quella di quadruplicare i ricavi nel segmento premium e lusso (Maserati, Alfa Romeo, Ds e Lancia), come Fim-Cisl chiediamo che vengano per questo stabilimento delle nuove assegnazioni.

Con il Maserati Grecale a Cassino sarà disponibile **la piattaforma premium con motorizzazione elettrica già nel 2023. Nel frattempo sono già in produzione le versioni ibride e sono stati avviati i corsi di formazione per il personale che produrranno per future versioni elettriche**, che saranno poi sviluppate anche sugli altri due modelli di Alfa Romeo presenti nel Plant.

• Plant di Melfi

Nell'ultimo trimestre si è ridotto il divario negativo rispetto alle produzioni 2021, dal -17% del 1° semestre ora si è raggiunto -3,2%. Nei primi nove mesi sono state prodotte 137.660 auto. **E' l'unico stabilimento di assemblaggio auto che segna una perdita in rapporto al 2021.** Se lo rapportiamo al 2019 è comunque quello con la perdita maggiore, di oltre 63.800 auto (-32%).

Delle quasi 137.660 auto prodotte il 23% è rappresentato da 500x, il resto sono le vetture Jeep, 32% Compass e 45% Renegade. Se viene confermato l'andamento dell'ultimo trimestre, contrariamente ai timori del 1° semestre, si raggiungeranno i livelli di produzione del 202. Stiamo comunque parlando di un livello produttivo di **circa il -58% delle produzioni massime raggiunte nel 2015 dopo il lancio di Renegade e 500x.**

Su Melfi pesa maggiormente il blocco causato dai semiconduttori essendo uno degli stabilimenti con un numero maggiore di produzione. Del resto Melfi ha rappresentato per molti anni lo stabilimento che da solo

produceva la metà delle autovetture di FCA nel nostro Paese. Oggi la quota si è ridotta ma pesa comunque per il 38%.

Lo stop produttivo generato dalla mancanza dei semiconduttori ha pesato enormemente sullo stabilimento, nei nove mesi **sono circa 238 i turni di fermo produttivo**. Dobbiamo poi aggiungere che tutto ciò ha poi determinato continui stop agli attuali 17 turni. La mancata partenza dei 20 turni preventivati inizialmente per il 1° marzo e **la discesa di fatto a 15 turni hanno determinato un contraccolpo occupazionale di circa 1.500 lavoratori**. Per evitare ripercussioni negative, si è dovuti intervenire con vari strumenti, trasferte infra-gruppo e incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria (nell'ultimo anno ha coinvolto 880 lavoratori), stipula di un nuovo Contratto di Solidarietà. Con l'ultimo accordo abbiamo messo in sicurezza l'occupazione, attraverso l'uso di altri ammortizzatori sociali straordinari per accompagnare la transizione dello stabilimento di Melfi verso la produzione dei **quattro nuovi modelli multibrand completamente elettrici, sulla piattaforma Bev STLA Medium, confermati nel piano Stellantis a partire dal 2024**.

- **Plant di Pomigliano**

La produzione nello stabilimento di Pomigliano d'Arco **ha raggiunto le 113.700 unità (+27,9% rispetto al 2021)**. Se lo raffrontiamo al periodo pre-covid del 2019 il calo è del -26%. **La crescita dei volumi rispetto al 2021 è costituita dalla salita produttiva del nuovo SUV Alfa Romeo Tonale con 8.700 unità. I fermi produttivi per la mancanza di semiconduttori e altri componenti sono stati di 98 turni (49 giorni), a cui bisogna aggiungere la presenza di circa 200 persone ogni giorno in cassa integrazione.**

Ad oggi lo stabilimento di Pomigliano occupa 4.250 lavoratori, circa 230 in meno a seguito delle uscite volontarie. Oggi lo stabilimento è organizzato a due turni sulla linea della Panda e ad un turno sulla linea del Tonale, con una produzione di circa 160 vetture in salita. Le previsioni sono positive è prevista una crescita produttiva del Tonale e il lancio della produzione del Dodge Hornet, questo dovrebbe determinare il passaggio a due turni, con un beneficio sia sui volumi che sull'occupazione. **Ci preoccupano le difficoltà produttive sulla carenza dei semiconduttori e di altri componenti che rischiano di posticipare la partenza del secondo turno sul Tonale.**

La conferma della produzione di Panda fino al 2026 e la salita produttiva di Tonale e Hornet, metterà lo stabilimento nella condizione di una potenziale piena occupazione e un azzeramento degli ammortizzatori sociali. Inoltre nello stabilimento di Pomigliano sono in fase di inserimento occupazionale tutti i dipendenti di PCMA e del Polo Logistico di Nola.

- **Plant di Sevel - Atessa**

Le produzioni nei veicoli commerciali **ha raggiunto la quota di 152.000 unità, con un risultato negativo rispetto al 2021 del - 27,5% dove si erano prodotte 209.573 unità**. Siamo al di sotto del 13% rispetto al periodo covid del 2020. La situazione dei fermi produttivi per i semiconduttori ha condizionato fortemente i risultati produttivi nel 2021 e nel 2022. **Nel 2021 rispetto alle stime iniziali che vedevano un incremento dei turni a partire dal mese di maggio 2021, si sono perse circa 40.000 furgoni per la mancanza di semiconduttori**, con un impatto negativo sui livelli occupazionali con la mancata conferma dei 600 lavoratori in somministrazione.

Dall'inizio dell'anno per il problema dei semiconduttori si sono persi circa 130 turni di lavoro pari a circa 49 giorni lavorativi. Ad oggi il problema dei semiconduttori rimane quello più grave in particolare per Sevel, c'è un numero importante di ordini che non vengono evasi e soprattutto il costo a carico dei lavoratori per via dell'uso degli ammortizzatori sociali diventa sempre più pesante.

L'accordo con Toyota, che si è completato nei mesi scorsi, rappresenta un'ulteriore potenzialità per il futuro di Sevel, oltre a quella che si è determinata dalla partenza nel mese di ottobre 2021 della produzione dei veicoli commerciali anche di Opel e Vauxall. **Nel Piano Stellantis la costituzione di un'area specifica del business dei veicoli commerciali, rappresenta un chiaro segnale di rafforzamento sia di investimenti che di volumi. Ci aspettiamo un rafforzamento nell'ambito delle motorizzazioni sostenibili con lo sviluppo della tecnologia dell'idrogeno oltre a quella già in produzione dell'elettrico. Per la Fim-Cisl lo stabilimento di Sevel deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali. Continueremo a presidiare e verificare con attenzione gli equilibri interni al gruppo rispetto alla produzione polacca,**

assicurandoci che la produzione del nuovo stabilimento polacco sia aggiuntiva e non sostitutiva a quella italiana. In linea con gli impegni di rafforzamento di Sevel, è necessario che Stellantis stabilizzi i lavoratori a tempo indeterminato con una soluzione positiva per i lavoratori in somministrazione ancora in forza in azienda (circa 250), e assuma l'impegno a recuperare in via prioritaria gli oltre 680 a cui è stato interrotto il contratto nel corso del 2021 a seguito della mancanza di semiconduttori. Alla ripartenza dei volumi questa è una questione che porremo con forza al Gruppo Stellantis.

- **Il piano industriale del Gruppo Stellantis**

I dettagli del piano "Dare Foward 2030"

Il piano "Dare Foward 2030", presentato il 1° marzo 2022, che ha al centro la strategia con obiettivo zero emissioni di carbonio entro il 2038, con una riduzione del 50% entro il 2030. **L'obiettivo è di avere entro il 2030 il 100% delle vendite in Europa e il 50% negli Stati Uniti costituito da veicoli elettrici a batteria (BEV), prevedendo più di 75 modelli BEV (45 BEV nel 2024) e di raggiungere nelle vendite annuali globali circa cinque milioni di veicoli BEV entro il 2030. Il gruppo Stellantis investirà per il 2025, 30 miliardi per elettrificazione.** Si sta procedendo all'aumento della capacità delle batterie da 140 gigawattora (GWh) a 400 GWh, con 3 fabbriche in Europa (di cui 1 a Termoli) e 2 negli Usa. Sono stati previsti 100 nuovi lanci di modelli a livello globale dal 2022-2030, su n. 4 vehicle platforms (small, medium, large, frame) e n. 3 tech platforms precisamente la Stla brain (nucleo di elaborazione), la Stla Smartcockpit (interfaccia utente sviluppata con Foxconn - il produttore per Apple dell'Iphone), e la Stla autodrive (che governa la guida autonoma). Il peso delle nuove auto dai segmenti dei veicoli premium e di lusso (Maserati, Alfa Romeo, Lancia e Ds) triplicherà entro 2030 (dal 4% al 11%) e i ricavi aumenteranno di quattro volte e la redditività di 5 volte. **Verrà Rafforzata la leadership nel mercato dei veicoli commerciali, potenziandola con nuovi lanci e offerte elettriche, e si provvederà l'estensione della tecnologia a celle a combustibile a idrogeno ai furgoni di grandi dimensioni nel 2024. Gli Investimenti e le spese in R&D saranno pari all'8% dei ricavi.**

- **Un piano "step by step", deve prevedere verifiche e confronti sindacali. Dopo l'insediamento del Governo è necessario un nuovo incontro con Stellantis.**

Il Piano "Dare Foward 2030" è strutturato su tre archi temporali, di 3 anni ciascuno. Nel primo (entro 2024) sono definiti gli impegni, nel secondo (entro 2027) gli obiettivi, nel terzo (entro 2030) sono definite le direzioni. Il piano verrà adattato in funzione del contesto e dei cambiamenti che possono influenzare le strategie nel settore. **Questo significa che le decisioni verranno prese nel corso del piano, "step by step". Data la difficile situazione internazionale già nel mese di luglio abbiamo sollecitato un incontro sulla fase di attuazione del piano, anche con un passaggio specifico in sede Ministeriale** per affrontare tutti gli aspetti necessari a garantire lo sviluppo e le prospettive in ogni contesto lavorativo, 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. Non appena insediato il nuovo Governo è necessaria una convocazione immediata del tavolo ministeriale.

Nell'ultimo mese abbiamo invece avuto due comunicazioni ufficiali che creano forti preoccupazioni sul piano occupazionale e delle prospettive future: la prima riguardante lo stabilimento di VM di Cento con l'interruzione della produzione del motore diesel V6 e la seconda quella riguardante il ridimensionamento delle attività di Fca Services, nello specifico quelle che riguardavano il mondo Cnhi e Iveco. In entrambe le situazioni ci sono state fornite rassicurazioni che **non si attueranno azioni unilaterali di licenziamento**, ma per noi è necessario individuare tutte le risposte necessarie a mettere in sicurezza l'occupazione e le attività per il futuro. Se l'obiettivo come dice il Ceo di Stellantis è di **"non chiudere gli stabilimenti, ma di trasformarli tecnologicamente"**, servono soluzioni concrete che vadano in questa direzione anche per queste due realtà. **Quando questo avviene lo riconosciamo, infatti abbiamo dato un giudizio positivo** rispetto a due importanti iniziative industriali sul comprensorio di Mirafiori. Una relativa al nuovo cambio ibrido (area ex Fucine partenza produzione dal 2024) e l'altra sull'economia circolare. Iniziative che consentiranno di rispondere positivamente al mantenimento dell'attuale occupazione dell'area torinese.

Certo la recente conferma in Europa dello stop nel 2035 delle motorizzazioni endotermiche, pone al centro del confronto le scelte industriali per la transizione di Stellantis per gli stabilimenti collegati alle motorizzazioni e più esposti alla transizione verso l'elettrico, **come gli stabilimenti che producono motori, cambi e basamenti come Teksid.**

Il proseguo del confronto con il Gruppo Stellantis sull'attuazione del piano deve ottenere 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 vari marchi italiani, oltre alla possibilità di produrre vetture di altri marchi del gruppo nel nostro Paese. **L'obiettivo principale rimane la messa in sicurezza degli stabilimenti, degli enti 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 futuro Governo presidi e verifichi con Stellantis le strategie del gruppo verso le aziende dell'indotto del nostro Paese, per ottenere garanzie specifiche per l'importante filiera della componentistica dell'auto. In merito a ciò siamo molto preoccupati in particolare della rete dei fornitori dello stabilimento di Melfi.**

- **Il Tavolo del settore automotive.**

La situazione di criticità che sta attraversando il settore automotive nel suo complesso e le ripercussioni negative che gravano sull'indotto e nella componentistica, emerge con evidenza dai dati di produzione Stellantis che abbiamo elaborato e dall'andamento delle immatricolazioni.

La carenza di semiconduttori sta caratterizzando anche il 2022, determinando una situazione di dissaturazione degli impianti e pertanto sarà necessario garantire una **copertura nell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, diversamente si rischia un loro esaurimento per alcune aziende del settore. Le problematicità che si sono determinate nell'ambito dei costi collegati all'energia, aggiungono ulteriori difficoltà alle aziende della componentistica.**

Mancano inoltre interventi specifici per la formazione professionale, necessari per governare il processo di cambiamento delle competenze professionali e tutelare i lavoratori nei processi di transizione.

- **Il Fondo per la reindustrializzazione: con la crisi di governo persi altri quattro mesi. Urgente il reinsediamento del Tavolo automotive e la ripartenza delle politiche a sostegno del settore.**

Abbiamo speso quasi un anno con il passato Governo per ottenere **un Fondo specifico, per una politica di reindustrializzazione del settore che eviti un impatto occupazionale negativo di oltre 75.000 lavoratori nel comparto auto.** Il Fondo stanziato è di circa 8 miliardi in 8 anni.

La Crisi di Governo ci ha fatto perdere altri 4 mesi di tempo, per poter incidere sulle politiche di rilancio di uno dei settori più strategici della nostra industria. Restano tutte le incognite circa le intenzioni del futuro Governo rispetto al settore.

Nell'ultimo incontro al Ministero dello Sviluppo Economico abbiamo ribadito come Fim-Cisl che le risorse per gli incentivi alla domanda (acquisto di auto sostenibili), non dovevano attingere da questo Fondo. Questo per evitare che solo gli incentivi per l'acquisto di vetture sostenibili, indispensabili per incentivare l'acquisto di veicoli con un costo superiore del 50%, (650 milioni per tre anni a partire dal 2022) sottraggano completamente le risorse per la reindustrializzazione. **Servono più risorse visto che la maggior parte delle case automobilistiche hanno anticipato gli obiettivi della conversione all'elettrico nel 2030 con una accelerazione dei processi di ristrutturazione.**

Dobbiamo immediatamente predisporre le modalità operative per scaricare a terra i Fondi stanziati, come FIM-CISL abbiamo proposto, come han fatto altri paesi, di istituire **un apposito comitato tecnico per indirizzare immediatamente le risorse necessarie** per la reindustrializzazione del settore.

Le risorse per la reindustrializzazione devono essere utilizzabile subito per compensare 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.

Sui semiconduttori continueremo ad avere delle importanti difficoltà anche nel 2023, se fossimo partiti già nel 2020 in Italia con un piano di insediamento industriale o di rafforzamento della capacità produttiva di semiconduttori, molto probabilmente oggi saremmo già nella fase di completamento.

Il Governo deve essere consapevole che senza un piano per la transizione industriale attivabile da subito, il rischio licenziamento e desertificazione industriale diventa certezza.

Torino, 14 ottobre 2022

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nei primi nove mesi 2019-2022						
		30/09/19	30/09/20	30/09/21	30/09/22	22 VS 21	22 VS 20	22 VS 19
Polo Produttivo Torino	3.615	11.930	10.776	54.290	70.340	29,6%	552,7%	489,6%
Maserati Modena	1.350	890	-	537	950	76,9%		6,7%
Cassino	3.070	41.461	37.315	32.554	40.730	25,1%	9,2%	-1,8%
Pomigliano	4.250	154.260	91.978	88.876	113.700	27,9%	23,6%	-26,3%
Melfi	6.200	201.460	147.355	142.278	137.660	-3,2%	-6,6%	-31,7%
Tot FCA Auto	18.485	410.001	287.424	318.535	363.380	14,1%	26,4%	-11,4%
Sevel – veicoli commerciali	5.400	221.200	175.000	209.573	152.000	-27,5%	-13,1%	-31,3%
Totale	23.885	631.201	462.424	528.108	515.380	-2,4%	11,5%	-18,3%

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte – situazione annuale da 2013-2021								
		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
Polo Produttivo Torinese	3.615	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267
Maserati Modena	1.350	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860
Cassino	3.070	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753
Pomigliano	4.250	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000
Melfi	6.200	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646
Tot Stellantis Auto	18.485	384.550	394.480	659.294	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526
Sevel – Veicoli Commerciali *	5.400	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048
Totale	23.885	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574

*+280 Somministrati

Stop produttivi a seguito mancanza semiconduttori dal 1° gennaio 2022 al 30 settembre 2022

<i>situazione al 30/9/22</i>	n. turni medi settimanali	perdita produttiva semiconduttori	
		n. turni	gg. lavorativi
Stabilimento			
Polo Torinese - 500e	10	28	14
Polo torinese - Maserati	5	0	0
Maserati Modena	5	0	0
Cassino	5	46	46
Pomigliano	10	98	49
Melfi	15 e 17	238	83
Sevel - Fiat Professional*	15	130	43
Totale		540	235

Per tutto l'anno 2022 la perdita per mancanza di semiconduttori sarà di circa 200.000 vetture.