

ROMA – “Si è tenuto al ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo Stellantis convocato dal ministro Adolfo Urso dove hanno partecipano i rappresentanti dei sindacati Fim-Cisl, Uilm, Fiom-Cgil, Fismic, Uglm e Aqcfr, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi (Piemonte, Lazio, Basilicata, Abruzzo, Campania, Molise ed Emilia Romagna), e dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive).

Per Stellantis hanno partecipato Daniela Poggio, vice president Communication and Public Affairs Italy, Giuseppe Manca, responsabile risorse umane per l'Italia, e Antonella Bruno, managing director di Stellantis Italia. Al centro della discussione, la situazione che sta attraversando il sistema italiano e tutti gli stabilimenti produttori dell’auto che sono in affanno, avvolti da una crisi produttiva e occupazionale che riguarda anche gli indotti”.

È quanto fa sapere il segretario nazionale dell’Ugl Metalmeccanici, Antonio Spera unitamente a Aurelio Melchionno, segretario confederale Ugl presenti all’incontro a Palazzo Piacentini, sede del ministero dell'Industria e del Made in Italy a capo della delegazione sindacale Ugl.

Per il sindacalista, “l’incontro di oggi va nella direzione dall’UglM auspicata della chiusura del tavolo di Stellantis, prevista verso fine anno. Il 16 dicembre prossimo avverrà un ultimo incontro di riorganizzazione con le parti sociali, Stellantis e istituzioni per poi chiudere entro fine anno l’accordo, a Palazzo Chigi.

Il governo – prosegue Spera – conferma di non adottare ecobonus per acquistare auto, ma di voler destinare tutte le risorse del fondo, che si pensa di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive per la transizione ecologica: 200 milioni per l’Automotive, 200 milioni di fondi nazionali e, 500 milioni da destinare al contratto di sviluppo. Per l’Ugl Metalmeccanici è già un

segnale che il governo sia pronto a mettere in campo politiche nazionali e europee a sostegno dell'automotive nell'auspicio che il 28 novembre le nostre proposte con altri paesi vengano accolte in Europa per poi confrontarci il prossimo 16 dicembre a Palazzo Chigi.

Va cambiata da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa – dichiara Spera – non si può aspettare la revisione prevista alla fine del 2026 poiché a parere dell'UglM, se così fosse, tra due anni non avremmo più una industria automobilistica: andrebbe fatto subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione magari in sintonia con paesi, come la Repubblica ceca e altri dell'Ue che seguono il nostro appello, chiedendo a loro volta che tale nuove normative siano cambiate per un 'non paper' sull'auto discutendolo nel Consiglio Competitività del 28 novembre.

C'è bisogno - prosegue Spera - che l'Unione europea riveda le regole sulle emissioni di CO2 delle auto per cambiare i limiti che saranno introdotti come regolamento europee prevede aggi, al 2025. Questo punto è di fondamentale importanza per iniziare a determinare un nuovo percorso. Abbiamo appreso da Giuseppe Manca, responsabile risorse umane di Stellantis Italia, illustrando il piano industriale per l'Italia durante l'incontro che Stellantis non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi ed ha un piano per l'Italia: in particolare su Melfi arriveranno cinque modelli, nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma che segna il ritorno del marchio in questo segmento di mercato.

Per la Regione Piemonte, entro il 2025 sarà effettuato il reshoring della 500 ibrida a Mirafiori, sarà dotata di una nuova batteria anche la versione Bev. Con un investimento di 240 milioni di euro sta nascendo il Mirafiori Automotive Park 2030, che, oltre alle carrozzerie, include lo stabilimento eDct.

Per l'Ugl Metalmeccanici bisognerebbe creare un ammortizzatore sociale specifico per l'automotive, dove - secondo il parere del segretario Spera - il 2025 sarà molto più pesante sul settore produttivo dell'auto e le aziende sono allo scadere totale delle ore a uso degli ammortamenti. Si vada a creare un sistema formativo e riqualificante per i lavoratori che dovranno iniziare e essere pronti a lavorare sui nuovi prodotti elettrificati. Naturalmente – conclude Spera – siamo a attendere il passaggio che approvi la legge di bilancio e le eventuali modifiche per le risorse nazionali da mettere in campo per il settore".

Aggiornamento del 15 novembre 2024, ore 8.03 - *Cisal Metalmeccanici, Picone: resta grande incertezza su prospettive automotive in Irpinia*
- “Crescono incertezza e preoccupazione per la vertenza Stellantis e per le prospettive dell'intero comparto dell'automotive, che in Irpinia rappresenta un segmento di primaria importanza per il settore industriale e fondamentale in termini occupazionali”. Ad affermarlo è Massimo Picone, coordinatore provinciale della Cisal di Avellino e commissario della federazione Metalmeccanici.

“Il confronto al tavolo istituzionale – prosegue il dirigente del sindacato autonomo – , in corso al ministero, purtroppo non ha consegnato finora nessuna novità di rilievo e l'azienda non ha ancora realmente scoperto le carte, facendo chiarezza sulla strategia produttiva e sul futuro dei lavoratori, mentre si attende una programmazione delle politiche industriali da parte del governo nazionale, che possa rilanciare il settore ormai in costante sofferenza, mentre l'Unione europea pressa per il rispetto delle scadenze sulle emissioni di CO2, che richiederebbero maggiori investimenti e vendite di vetture elettriche, per un ricambio del parco auto circolante. I tempi del percorso insomma rischiano di allungarsi oltremodo, con la possibilità di trovarsi improvvisamente di fronte a situazioni ingestibili. Una sorta di effetto a catena incontrollabile, che sposta altrove il luogo decisionale. Il destino dello stabilimento di Pratola Serra, come quello degli altri, siti, quindi dipenderà da una serie di variabili, nonostante le apparenti rassicurazioni dell'azienda. Ma i fatti e i numeri della crisi legittimano i timori. Non a caso l'incertezza sta rendendo ancora più difficoltosa la situazione dell'indotto, a cominciare dalla Denso, dove i lavoratori attendono risposte dalla proprietà. Tutto da verificare, inoltre, è il nuovo capitolo della ex Industria Italiana Autobus di Flumeri, ormai diventata Menarini spa con l'integrazione nel gruppo Seri Industrial. L'auspicio è che dopo una gestione incauta possa effettivamente inaugurarsi una fase diversa, con obiettivi concreti.

In questo quadro abbastanza desolante e senza una direzione di marcia ancora ben delineata, con molte incognite e criticità, il fondo nazionale dell'automotive è l'unica leva per limitare i danni e progettare una ripresa del settore, a patto che non si taglino le risorse e si vincolino le imprese al conseguimento di risultati, con la garanzia degli investimenti privati, necessari per l'innovazione e la progettazione”.

“Su questioni così importanti – conclude Picone – che maturano lontano dai nostri territori serve la massima attenzione anche da parte delle istituzioni locali e delle deputazioni regionali e nazionali, che ci aspettiamo seguano da vicino l'evolversi delle trattative, cercando di incidere positivamente, a tutela degli interessi della comunità e dei lavoratori irpini”.