Scritto da Red.
Sabato 22 Gennaio 2022 16:55



PRATOLA SERRA – Le produzioni dei motori Stellantis nel 2021 con circa 637.400 non migliorano il dato 2020 fortemente condizionato dal blocco produttivo determinato dal lockdown. Negli ultimi 5 anni la produzione dei motori tradizionali subisce una perdita complessiva nelle produzioni italiane del 35%, determinando nel contempo una riduzione occupazionale di oltre 1.174 lavoratori, se si considera anche l'occupazione persa nelle fabbriche delle meccaniche di Mirafiori e di Verrone collegate strettamente alle produzioni dei motori tradizionali.

Quello dei motori tradizionali è il settore dell'auto più coinvolto nella transizione ecologica e più esposto ai rischi occupazionali e di prospettiva industriale. Le limitazioni imposte con lo stop produttivo nel 2035 per le autovetture e il 2040 per i veicoli commerciali si impongono nel breve periodo scelte necessarie per la reindustralizzazione degli stabilimenti e per la riconversione delle competenze professionali dei lavoratori. L'arco temporale che abbiamo di fronte è molto stretto e servono risposte che rassicurino nel breve periodo sia i lavoratori che il Paese. Gli stessi obiettivi annunciati da Stellantis entro il 2030, 70% di elettrico nelle produzioni per Europa e 40% per gli Usa evidenziano la necessità e l'urgenza di individuare garanzie per le prospettive future di oltre 7.000 lavoratori in Italia del gruppo che operano sui motori tradizionali, che si raddoppia se consideriamo anche l'indotto ad esso collegato.

La recente visita del Ceo di Stellantis agli stabilimenti di motori italiani di Termoli e Pratola Serra e le dichiarazioni pubbliche in merito alla transizione verso le motorizzazioni elettriche e alla futura Gigafactory di Stellantis in Italia evidenziano la drammaticità di ricadute sociali, se non verranno adottate delle scelte precise nel nostro Paese.

Il Ceo di Stellantis è stato chiaro sul tema dell'incentivazione all'acquisto dei veicoli elettrici e ibridi. Il costo di una vettura elettrica è superiore al 50% di quella con motorizzazioni tradizionali,

si raggiungerà la parità nei costi nei prossimi tre/quattro, senza sostegni alla domanda si avranno contraccolpi negativi sui volumi produttivi e ristrutturazioni con ricadute sociali.

Se su Pratola Serra l'assegnazione dei motori euro 7 diesel B22 per tutti i veicoli commerciali del Gruppo Stellantis è positiva perché consentirà dal 2024 un potenziale raddoppio dei volumi, tutti i veicoli di Sevel e quelli del futuro stabilimento polacco, bisognerà verificare quanti motori diesel verranno erosi dai nuovi motori elettrici e ad idrogeno che iniziano ora ad equipaggiare i veicoli commerciali di Stellantis. Rimane comunque il problema di prospettiva che si genererà a seguito dello stop delle produzioni di motori diesel dal 2040 imposto dall'Europa.

Dal 1 semestre 2021 lo stabilimento è stato preparato ad accogliere i motori diesel sul veicolo commerciale Ducato assemblato nello stabilimento di Sevel in Val di Sangro. La produzione è partita dal secondo semestre 2021, nel momento in cui sono state interrotte le forniture dallo stabilimento powertrain di Fpt Foggia (Gruppo CNHI).

La produzione di mascherine covid-19, iniziata nel 2020 occupando circa 400 persone, è terminata il 31 dicembre 2021.

Per il 2022 attualmente sono previste produzioni per 170.000 motori per i veicoli commerciali e circa 120.000-150.000 per le motorizzazioni diesel sugli autoveicoli.

Dal 2024 Stellantis allocherà a Pratola Serra le motorizzazioni che equipaggiano tutti i veicoli commerciali del gruppo. Questo aumenterà sicuramente in maniera importante i volumi produttivi assegnati allo stabilimento. Si può stimare che nella prima fase solo per i motori diesel destinati ai veicoli commerciali potrebbero andare oltre le 300.000 unità. Naturalmente sarà necessario monitorare il calo che fisiologicamente avverrà ai veicoli equipaggiati con i motori diesel nei prossimi anni fino allo stop produttivo nel 2040 imposto dai vincoli Europei. Sarà fondamentale capire come la transizione si svilupperà, per intervenire successivamente con un'azione di reindustrializzazione quando i volumi, in prossimità dello stop produttivo, inizieranno a diminuire in maniera consistente.

Utilizzo di ammortizzatori sociali 2021. Dal 1.1.21 al 31.12.21 si sono fatti circa 40 gg. di Cig nella area produttiva motori. Praticamente lo stabilimento va in cassa integrazione mediamente 8 -10 gg mese