

Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario Nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano

FIM-CISL: Stellantis produzione I° semestre 2021 a 407.846 vetture (+59%) in crescita rispetto al 2020 condizionato dalla fermata Covid, in negativo del -10% rispetto 2019. In tutti gli stabilimenti una ripresa della richiesta di Cassa Integrazione tranne per i veicoli commerciali Sevel.

Richiesto nuovo incontro al Ministero dello Sviluppo Economico con i vertici Stellantis Europe, bene la Gigafactory, ma servono garanzie di prospettiva e occupazionali per tutti gli stabilimenti

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy 2021**

I dati della produzione del 1° semestre 2021 segnano una crescita del +59,9% rispetto al dato relativo all'anno precedente. Secondo i dati rilevati nel corso di quest'anno sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali, 407.846 unità contro le 254.992 del 2020.

La crescita dei volumi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è dovuto in gran parte per effetto della pandemia; il blocco delle produzioni durante il lock-down del 2020 ha pesato molto, più della flessione attuale del mercato in Europa e degli stop causati dalla mancanza dei semiconduttori.

Se invece i dati di produzione li rapportiamo al periodo pre-covid e quindi al 1° semestre 2019 la situazione è tutt'altro che positiva. In particolare si riscontra un - 10,5% complessivo rispetto ai 455.817 veicoli prodotti nel 2019, con un dato differenziato tra auto e veicoli commerciali: le auto con un -20,4% (dato 2019 306.601) e i veicoli commerciali con un +9,8% (dato 2019 149.216).

L'unico stabilimento auto con un dato positivo rispetto al periodo pre-covid è quello del Polo Produttivo Torinese, determinato dai volumi della nuova 500 Bev full electric entrata in produzione ad ottobre 2020.

Le autovetture prodotte rappresentano il 60% del totale dei veicoli prodotti, mentre i veicoli commerciali, prodotti in un solo stabilimento, rappresentano il 40%.

La situazione del mercato con le flessioni riscontrate in Italia (-18,31% vs 2019) e in Europa e i continui fermi produttivi a seguito della mancanza di semiconduttori, stanno condizionando le produzioni. Una situazione che potrebbe migliorare nella seconda parte del 2021, in particolare con il rifinanziamento degli ecoincentivi per le auto a basso impatto inquinante, che nel secondo semestre dello scorso anno aveva dato risultati positivi.

Nei dati di produzione di Stellantis dell'ultimo semestre del 2020 aveva influito positivamente anche il lancio delle nuove produzioni della 500 bev e della Jeep Compass.

Nel 2021 non ci saranno lanci di produzioni che peseranno positivamente in maniera significativa.

La supersportiva Maserati MC20 prodotta a Modena è un prodotto molto di nicchia con quantità contenute e la Maserati Grecale, ai nastri di partenza nello stabilimento di Cassino, entrerà in produzione nella parte finale del 2021 e quindi darà il suo maggior contributo nel 2022. Questa situazione porterà inevitabilmente ad un continuo utilizzo degli ammortizzatori sociali in tutti gli stabilimenti dell'auto con la sola eccezione dello stabilimento modenese..

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

Siamo nella fase avanzata del completamento dei 5,5 miliardi di investimenti previsti nel piano industriale di FCA per il periodo 2019-2021. Anche negli ultimi incontri con i vertici di Stellantis Europe Enlarged sia a Mirafiori, che presso il Ministero dello Sviluppo Economico abbiamo avuto rassicurazioni che gli investimenti verranno ultimati.

Il vecchio piano di FCA ha riguardato una serie di investimenti: dai nuovi modelli alle nuove motorizzazioni ibride e elettriche, nuove trasmissioni e cambi, alla produzione di Batterie, ad importanti restyling sui prodotti.

Il 2021 è caratterizzato dal completamento degli investimenti per le produzioni del Ducato elettrico; i restyling su Compass, Giulia, Stelvio e Ducato; le versioni ibride Mhev di 500x, Levante.

I nuovi lanci di produzioni sono rappresentati dalle due nuove Maserati: la Mc20 in produzione a Modena da aprile 2021 e a fine anno dal SUV Grecale nello stabilimento di Cassino.

Bisognerà invece aspettare i primi mesi del 2022 per il lancio delle nuove produzioni di Alfa Romeo Tonale (anche nelle due versioni ibride) a Pomigliano d'Arco e delle due Maserati GT e GC a Mirafiori.

Il 2020 era stato invece stato caratterizzato dai lanci di produzione della Panda Ibrida, della nuova Jeep Compass anche in versione ibrida Phev, di Jeep Renegade ibrida Phev, della nuova 500 elettrica, il lancio della Ghibli Ibrida verso la fine dell'anno e i restyling su Maserati Levante e Quattroporte. Sono stati inoltre realizzati gli investimenti nel nuovo Centro di distribuzione Mopar di Rivalta, nello sviluppo delle motorizzazioni di Cento, Termoli e Pratola Serra, nelle trasmissioni e cambi a Verrone.

- **Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali**

- **Polo Produttivo di Torino**

I volumi produttivi misurati nel primo semestre del 2021 sono pari a 35.014 unità rispetto alle 5.725 rilevate nel 2020. Il peso maggiore della crescita è stato determinato dalla produzione della 500 bev che, partita nel mese di ottobre 2020, nei primi sei mesi del 2021 si è attestata sulle 25.219 unità. Bisogna poi considerare il totale fermo produttivo nel mese di marzo 2020 causato dalla pandemia. Già nella parte finale del 2020, il lancio della produzione della 500 bev aveva consentito in poco più di tre mesi, con 19.008 unità prodotte, di superare i volumi produttivi del 2019, sorpassando le 17.695 Maserati prodotte nel corso del 2020. Nei primi sei mesi del 2021, il 72% dei volumi sono rappresentati da 500 bev ed è molto probabile che si possano superare la soglia delle 50.000 unità a fine anno rappresentando l'80% dei volumi produttivi del polo produttivo torinese. Dato quest'ultimo che evidenzia in particolare la difficoltà dei modelli Maserati prodotti in particolare nel polo produttivo di Grugliasco. Siamo stati sorpresi positivamente dalla notizia che Stellantis abbia intenzione di raddoppiare i volumi sulla 500 bev passando dalle potenziali 70.000 vetture a 140.000. Verificheremo che ciò abbia un riscontro concreto. Al momento si lavora ancora su un turno di lavoro con 210 vetture al giorno e siamo ancora lontani da raggiungere il primo obiettivo di produzione.

Le produzioni delle **Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante** con circa 9.795 Unità hanno fatto meglio in termini di produzione delle circa 5.725 prodotte nel primo semestre del 2020, ma l'effetto è sempre dovuto in gran parte al blocco produttivo per il lockdown.

Nella più ottimistica delle previsioni per il 2021, stimando le produzioni Maserati del Polo Torinese superiori al 2020, precisamente intorno alle 20.000 unità, ci si attesterebbe comunque a - 60% rispetto ai risultati raggiunti nel 2017. Sia la produzione del Levante che quella di Ghibli e Quattroporte sono da tempo su un turno e continua l'uso di ammortizzatori sociali.

E' indispensabile per il polo produttivo completare gli investimenti previsti nel vecchio piano FCA, nello specifico diventa necessario la partenza nei prossimi mesi della produzione delle due Maserati GC e GT e completare il processo di elettrificazione, ma è evidente che il nuovo piano industriale di Stellantis dovrà intervenire rafforzando ulteriormente la capacità produttiva del Polo torinese con il rilancio complessivo dei modelli del lusso, ma anche e soprattutto con modelli di un altro segmento di mercato, necessità ancora più evidente dopo la collocazione della Gigafactory a Termoli.

▪ **Maserati Modena**

Dal secondo trimestre del 2021 è partita la salita produttiva della supersportiva di Maserati la nuova MC20. 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 hanno riguardato tutte le fasi della produzione, tanto che il processo di produzione è stato realizzato interamente nel sito: dalla prima scocca nell'area, al motore, fino alla verniciatura. L'utilizzo degli ammortizzatori sociali si è pressoché azzerato da molti mesi, ed ora l'aspettativa è di crescere sia in volumi che in occupazione, in particolare nei diretti di produzione.

Nei due siti di Modena sono presenti oltre 1200 dipendenti, circa 200 diretti di produzione e 1.000 sono gli ingegneri impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo. Rispetto al futuro del gruppo Stellantis è per noi fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione abbia una sua continuità e sviluppo.

▪ **Cassino**

Lo stabilimento di Cassino si è attestato con 22.966 veicoli nei primi sei mesi del 2021, con una crescita rispetto al 2020 fortemente condizionato dal lockdown. Infatti se prendiamo a riferimento il periodo pre-covid, la produzione è invece di circa -20% rispetto al primo semestre 2019. Ad influire è certamente lo stop a fine 2020 della produzione di Giulietta. Le produzioni di Giulia e Stelvio si attestano a 22.966 unità, con il SUV Stelvio che rappresenta 2/3 della produzione. E' dal 2017 che continua la flessione sui volumi produttivi dello stabilimento di Cassino. Attualmente lo stabilimento del Cassinese è al 10%-15% della propria potenzialità produttiva.

Per tutto il 2021 sta continuando l'utilizzo di 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.

Sono mediamente circa 500 i lavoratori giornalmente in CIG, che si alternano in rotazione, a cui bisogna aggiungere circa 46 giorni di chiusura collettiva con Cassa Integrazione che ha coinvolto tutto l'organico nei primi sei mesi del 2021, mentre sono circa 80 i lavoratori in trasferta presso altri stabilimenti Stellantis. La situazione sta avendo pesanti riflessi anche sull'indotto dello stabilimento. Le produzioni di Giulia e Stelvio, vengono ormai svolte su un unico turno centrale. La prima novità positiva per una prima ripartenza dei volumi produttivi sarà rappresentata dal lancio del nuovo SUV Maserati Grecale, anche se non abbiamo tutte le garanzie che sarà sufficiente ad azzerare l'uso degli ammortizzatori sociali. Nei primi sei mesi sono state già prodotte le prime pre-serie e il job-one è previsto nell'ultimo trimestre del 2021. Quindi, per gran parte del 2021 lo stabilimento sarà condizionato solo dalle performance di Giulia e Stelvio. Con il Maserati Grecale approderà a Cassino anche la piattaforma premium con motorizzazione ibrida che consentirà successivamente, probabilmente nel 2022, di svilupparla anche sugli altri due modelli di Alfa Romeo. Per la FIM-CISL, il futuro piano industriale di Stellantis dovrà prevedere per lo stabilimento di Cassino un forte investimento in nuovi prodotti multimarca del settore premium.

- **Melfi**

Nel 2020 la sola produzione di Melfi ha rappresentato la metà delle autovetture prodotte da FCA. Dato che viene confermato anche nei primi sei mesi del 2021 con il 46,3% delle auto prodotte. Con 112.976 vetture lo stabilimento lucano ha incrementato la propria produzione del 37,5% rispetto al 2020, condizionato dalla fermata covid-19. Il dato produttivo rimane però al di sotto del 26% rispetto al primo semestre 2019 pre-covid, dove le produzioni avevano raggiunto le 152.767 unità. La situazione di flessione del mercato Italiano e Europeo, i fermi produttivi generati dalla mancanza dei semiconduttori hanno certo pesato sui risultati dello stabilimento. Nel dettaglio le produzioni della Jeep Compass hanno raggiunto le 29.496 unità, la Jeep Renegade 48.694, la Fiat 500x 34.586. E' stimabile che il dato finale annuo supererà le 229.000 unità del 2020, ma difficilmente raggiungerà il dato produttivo del 2019. L'aumento dell'uso della cassa integrazione nei primi sei mesi del 2021 e il ricorso a numerose fermate produttive ha certamente condizionato i volumi produttivi. Lo stabilimento di Melfi è stato al centro del confronto tra le organizzazioni sindacali, il gruppo Stellantis e il Ministero dello Sviluppo Economico in merito alle prospettive future del sito produttivo, nello specifico dei piani futuri di Stellantis e per le preoccupazioni di un ridimensionamento della capacità produttiva dello stabilimento. Il confronto che si era aperto con un incontro in sede aziendale a Mirafiori nel mese di aprile, è poi proseguito in sede ministeriale con il coinvolgimento del Governo e completato con un accordo sindacale in sede locale. Nello specifico il gruppo Stellantis ha anticipato l'assegnazione allo stabilimento della futura piattaforma Bev STLA Medium, con un'autonomia fino a 700 km e dal 2024 verranno sviluppati quattro nuove vetture completamente elettriche e multibrand, che affiancheranno le attuali produzioni, assicurando prospettive positive per il futuro. Si è inoltre dettagliata la riorganizzazione che riguarderà l'area produttiva. In particolare si tratta di un potenziamento in una linea produttiva delle due attuali, con una capacità produttiva intorno alle 400.000, e 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. L'accordo ha poi definito interventi di formazione professionali, modalità di incentivazione ad adesione volontaria per evitare esuberi e licenziamenti, oltre ad un'intesa che attraverso il contratto di solidarietà accompagnerà la fase di criticità del mercato e la preparazione alle future produzioni, attuando una equa ripartizione della riduzione dell'orario in modo di ridurre gli impatti negativi sul reddito.

- **Fca Pomigliano**

La produzione nel corso del 1° semestre 2021 ha raggiunto quota 72.700 unità, in crescita rispetto alle 45.670 unità prodotte nel 2020, ma inferiori del 38% rispetto al periodo pre-covid del 2019. Il 2021 senza ulteriori fermate nei prossimi mesi supererà la produzione annua attestata nel 2020, ma non raggiungerà le produzioni del 2019. La Panda anche grazie alle nuove motorizzazioni ibride continua ad essere la vettura più venduta prodotta negli stabilimenti Italiani, Ad oggi lo stabilimento di Pomigliano occupa 4.481 lavoratori, mediamente il 35% della forza è in Cassa Integrazione a rotazione e la produzione nei due turni raggiunge le 990 unità.

I lavori per il nuovo modello Alfa Romeo SUV Tonale stano proseguendo e sono in via di completamento e hanno riguardato gli investimenti in lastratura, in verniciatura e la ex-area 147. Nonostante i nostri auspici e pressioni l'inizio della nuova produzione del Tonale sarà nel primo trimestre del prossimo anno.

Con la partenza della produzione del nuovo SUV Alfa Romeo e la produzione dei vari modelli della Panda ci sono le condizioni per una saturazione degli impianti e la piena occupazione di Pomigliano. Il problema principale di Pomigliano è avere le garanzie che, nel futuro piano industriale di Stellantis, ci sia la conferma della produzione anche della futura nuova Panda o la

certezza dell'assegnazione di un nuovo altro modello in grado di saturare la capacità produttiva dello stabilimento. 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 della nuova vettura.

▪ **Sevel - Atessa**

Le produzioni nei veicoli commerciali pesano per oltre il 40% del totale della produzione semestrale. Con 163.780 veicoli commerciali prodotti si è incrementato del 53,5% la produzione del 2020, ma soprattutto si è superata di quasi il 10% la produzione 2019 pre-covid. Dal mese di maggio si è partiti con i 18 turni e questo consentirà di crescere ulteriormente i volumi nel secondo semestre superando la soglia dei 300.000 veicoli commerciali, quota mai raggiunta dallo stabilimento di Val di Sangro. La crescita dei volumi lo si riscontra a seguito di un incremento dell'uso dei veicoli commerciali leggeri nelle vendite on-line e in una forte richiesta nel settore dei camper.

Lo stabilimento leader di Stellantis Professional viaggia a pieno regime, tanto che nello stabilimento c'è una forte presenza di lavoratori in somministrazione circa 834, di cui 590 a tempo indeterminato e i restanti a tempo determinato, situazione che si è determinata in particolare per le limitazioni che si sono determinate per il decreto dignità. A questa situazione si è aggiunto la presenza di alcuni lavoratori Stellantis di altri siti in cassintegrazione che volontariamente hanno accettato la trasferta temporanea, e tutto questo sta determinando delle difficoltà nella gestione dei lavoratori in somministrazione a tempo determinato, tanto che l'azienda ha comunicato l'interruzione del rapporto per circa 133 lavoratori. Per la FIM-CISL è indispensabile intervenire immediatamente per costruire percorsi di assunzioni dirette dei 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, dai diritti di precedenza alle future assunzioni o a nuove proroghe, per i lavoratori con somministrazione a tempo determinato.

Superato positivamente la verifica dell'anti-trust Europeo, sono assicurate le potenzialità di crescita produttiva dello stabilimento della Val di Sangro. E' fondamentale che si prosegua con i restyling del Ducato, volti ad ammodernare ulteriormente il prodotto e sicuramente con la motorizzazione elettrica ci saranno ulteriori prospettive di crescita. Rimane comunque fondamentale proseguire con gli investimenti previsti sulla struttura e gli impianti e verificare con costanza e attenzione che gli equilibri interni al gruppo Stellantis, con lo stabilimento Polacco, non determinino impatti negativi per il futuro.

FCA: Volumi Produttivi dal 2013 al 30 giugno 2021

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte										21 VS 20
		31/12/13	31/12/14	31/12/15	31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	30/06/20	30/06/21	
Polo Produttivo Torinese	3.915	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	5.725	35.014	
Maserati Modena	1.350	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	0	410	
Cassino	3.289	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	14.692	22.966	56,3%
Pomigliano	4.481	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	45.670	72.700	59,2%
Melfi	7.200	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	82.175	112.976	37,5%
Tot FCA Auto	20.235	384.550	394.480	659.294	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	148.262	244.066	64,6%
Sevel - Fiat Professional*	5.940	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	106.730	163.780	53,5%
Totale	26.175	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	254.992	407.846	59,9%

* + 800 lavoratori in somministrazione

Stabilimento	numero vetture prodotte		
	30/06/19	30/06/21	21 VS 19
Polo Produttivo Torinese	7.078	35.014	
Maserati Modena	710	410	-42,3%
Cassino	28.664	22.966	-19,9%
Pomigliano	117.382	72.700	-38,1%
Melfi	152.767	112.976	-26,0%
Tot FCA Auto	306.601	244.066	-20,4%
Sevel - Fiat Professional*	149.216	163.780	9,8%
Totale	455.817	407.846	-10,5%

- **Aperto un tavolo di confronto con il Gruppo Stellantis con il coinvolgimento anche del Governo Italiano, per costruire le garanzie di prospettiva e occupazionali per tutti gli stabilimenti e strutture/enti nel nostro Paese**

Rispetto ad alcune scelte che il gruppo stava attuando unilateralmente volte a “ridurre i costi interni” a “fare efficienza”, come FIM-CISL abbiamo preteso fossero oggetto di un confronto preventivo e costruttivo con il sindacato, per evitare che queste avessero impatti negativi sull’occupazione, sulle prospettive future degli stabilimenti ed enti presenti nel nostro Paese e sulle condizioni di lavoro negli stabilimenti. Nell’ultimo periodo abbiamo portato la discussione anche a livello governativo, e precisamente nella sede del Ministero dello Sviluppo Economico, perché riteniamo come FIM-CISL importante il ruolo che il governo italiano può svolgere sia in termini di garanzie, ma soprattutto per le scelte di sostenibilità sociale strettamente correlate alla transizione ecologica verso la motorizzazione più green, alla connettività, alla guida autonoma, che caratterizzeranno il futuro del settore automotive e quindi del maggior produttore presente nel nostro Paese.

Non siamo alla discussione del piano industriale di Stellantis, ma siccome il futuro piano viene costruito in progressione è indispensabile che l’interlocuzione con il Gruppo, alla presenza anche del Governo, sia costruttiva e abbia una sua continuità. E’ per questo motivo che dopo l’accordo sottoscritto per lo stabilimento di Melfi, la futura piattaforma media elettrica e i quattro modelli

multi marca che a partire dal 2024 affiancheranno le produzioni già presenti, abbiamo inoltrato immediatamente una nuova richiesta d'incontro in sede ministeriale per proseguire il confronto su tutti gli altri stabilimenti e enti del gruppo.

Con l'assegnazione in Italia e a Termoli di una delle cinque Gigafactory abbiamo acquisito un altro importante risultato per l'Italia. Non è certamente risolutivo dei problemi che si determineranno nelle fabbriche che producono i motori endotermici, abbiamo ancora realtà importanti come lo stabilimento di Cento e Pratola Serra che occupano insieme circa 2700 dipendenti, ma è certamente un passo importante verso quella sostenibilità sociale che rivendichiamo per ridurre l'impatto occupazionale del cambio motorizzazioni. La strada per la riconversione delle fabbriche meccaniche, che coinvolge anche gli stabilimenti di Verrone e le meccaniche di Mirafiori, è ancora complessa e dovrà vedere tutto il sindacato impegnato su questo versante. Dai dati di produzione che abbiamo elaborato è evidente la situazione di criticità che versano gli stabilimenti Italiani: utilizzo di ammortizzatori sociali per far fronte alla "dissaturazione" degli impianti. Dalla nostra analisi emerge chiaramente la necessità di un piano industriale di Stellantis che si ponga l'obiettivo di assegnare nuovi modelli agli stabilimenti italiani utilizzando le quattro nuove piattaforme elettriche annunciate nella giornata di ieri dal Ceo Carlos Tavares. E' stato fatto per Melfi anticipandoci il piano sulle quattro nuove vetture multibrand sulla STLA Medium, deve essere completato per tutti i siti produttivi.

La nascita di Stellantis per il sindacato e per il Governo di questo paese deve rappresentare un'opportunità per la tenuta complessiva degli stabilimenti italiani, la loro prospettiva futura, soprattutto per la messa in sicurezza dell'occupazione. Le potenzialità che il quarto costruttore mondiale, con oltre 8 milioni di auto, tecnologie, stabilimenti produttivi e una rete commerciale globale può mettere in campo deve essere orientata al lavoro e alla tenuta economica e sociale dei vari contesti produttivi nei paesi dove è presente. E' pertanto importante che il vecchio piano industriale di FCA 2019-2021 venga completato in tempi brevi, ma è altrettanto indispensabile che le sinergie e i vantaggi su piattaforme e modelli devono essere orientati per affrontare positivamente i cambiamenti in atto, soprattutto senza mettere in pericolo l'occupazione, gli stabilimenti e tutti gli enti e servizi, costruendo un piano industriale forte e strategico.

Nell'ultimo incontro con il Governo il gruppo ha ribadito l'importanza di Stellantis nel nostro Paese. La scelta di ieri sulla Gigafactory in Italia, va nella direzione per cui ci siamo battuti come FIM-CISL. Noi continueremo con caparbia e determinazione a misurare la coerenza di queste affermazioni con le scelte che verranno prese e come Fim-Cisl ci batteremo per questo. Sarà fondamentale il confronto sul nuovo piano industriale, il 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 garanzia di mettere in sicurezza stabilimenti e occupazione. Sarà altrettanto importante valorizzare le competenze tecnologiche e professionali, degli oltre 7850 lavoratrici e i lavoratori degli enti centrali. In quella realtà sono rappresentate le migliori competenze in termini professionali delle attività di supporto allo sviluppo e al successo dei prodotti (progettazione, ricerca, di sviluppo del manufacturing, commerciali, amministrazione ecc.) e di supporto alle diverse realtà nel mondo e per la Fim-Cisl devono essere messe in sicurezza valorizzate e rese disponibili per l'intero gruppo Stellantis, e come qualificarle ulteriormente con nuovi percorsi formativi.

- **Attivato presso il Ministero dello Sviluppo Economico il Tavolo per il settore dell'Automotive.**

Era uno degli obiettivi che come FIM-CISL ci eravamo posti nelle interlocuzioni con il Governo Draghi. Dopo numerose pressioni a partire dalle manifestazioni fatte da FIM-FIOM-UILM presso il MISE, finalmente il 23 giugno il tavolo si è insediato. La FIM-CISL ha ribadito al Ministro Giorgetti che non ci servono ritualità e cerimonie, ma è indispensabile non perdere tempo, è necessario gestire la transizione con investimenti e formazione. Siamo in una fase di profonda trasformazione di un settore trainante della nostra industria ed dell'economia nazionale, per questo è necessario coinvolgere tutti i produttori e tutte le aziende della filiera dell'auto. Per la Fim-Cisl è fondamentale mettere in atto tutti gli interventi necessari ad accompagnare la transizione: dall'incentivazione per la riconversione industriale, a partire dalla filiera della componentistica, passando per le batterie, cuore della nuova mobilità, insieme alla riorganizzazione dell'ecosistema di ricarica elettrica, incentivazione all'acquisto di nuove vetture a minor impatto inquinante (elettrico, ibrido, idrogeno, gas, metano, biocarburanti ecc.) alla formazione professionale per rafforzare le nuove competenze professionali, a forme di sostegno con ammortizzatori sociali adeguati a difendere occupazione e a ripartire l'orario di lavoro ecc. I fondi europei del PNRR sono una grande opportunità per gestire la transizione che non devono essere sprecati, ma utilizzati dentro una strategia complessiva che utilizzi le risorse per attuare un vero e piano di riconversione industriale sia dal punto di vista tecnologico che dal punto di vista delle competenze. Per noi al centro di ogni scelta nella gestione di questa transizione deve esserci la compatibilità sociale. Il processo di cambiamento in atto del settore, a partire dal cambio delle motorizzazioni, non può determinare costi sociali.

Torino, 9 luglio 2021