

STELLANTIS: FIOM, “DRAMMATICO CROLLO VENDITE, ANNUNCI PER ATESSA NON SUFFICIENTI”

26 Febbraio 2025



ROMA – “Stellantis nel 2024 ha registrato un calo degli utili del 70% ma comunque ha ottenuto un netto di 5,5 miliardi di euro che sarà redistribuito agli azionisti che continueranno quindi anche quest’anno a ricevere dividendi mentre per le lavoratrici e i lavoratori crescono le incertezze per le prospettive future. Dal punto di vista industriale, produttivo e occupazionale la situazione risulta essere drammatica. Il crollo delle vendite è proseguito per tutto il 2024, anno in cui, anche secondo gli annunci del Governo avrebbe dovuto esserci una crescita per ambire al milione di veicoli che era il vero obiettivo del tavolo automotive istituito presso il Mimit”.

Ad affermarlo è Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità commentando i risultati di Stellantis e sottolineando la necessità “di urgenti risposte su produzione e occupazione”.

“Siamo andati a Bruxelles insieme ai sindacati europei – sottolinea Lodi – per chiedere un pacchetto di risorse straordinarie per l’industria, a partire dall’automotive, ma dal Governo non abbiamo ricevuto nessuna risposta. L’utilizzo degli ammortizzatori sociali è cresciuto in tutti gli stabilimenti, nel 2025 sono oltre 20mila le lavoratrici e i lavoratori interessati dalla cassa integrazione. Questa situazione non è più sostenibile. C’è bisogno di un piano industriale su cui confrontarsi che vada oltre gli annunci fatti il 17 dicembre scorso. Per questo è necessario che Stellantis decida rapidamente chi sarà il prossimo amministratore delegato”.

La situazione, rileva il sindacalista, “necessita più che mai di un confronto alla Presidenza del Consiglio, la premier Giorgia Meloni non può continuare a voltarsi dall’altra parte e non è accettabile che il presidente John Elkann vada in Parlamento senza confrontarsi con le organizzazioni sindacali. Non si possono continuare a scaricare le responsabilità sull’Europa. Il problema di Stellantis è di strategie sbagliate. Prova ne è che continua a perdere quote di mercato in Italia e in Europa. In Italia si è scesi dal 32,2% del 2023 al 29,1% del 2024 e in Europa dal 16,8% al 15,3%”.

La 500 ibrida a Mirafiori, sottolinea Lodi, “non sarà sufficiente a eliminare l’utilizzo della cassa integrazione. A Melfi gli ulteriori due modelli ibridi non satureranno l’occupazione. A Pomigliano, la Pandina rischia di entrare in diretta concorrenza con la nuova Grande Panda prodotta in Serbia e già commercializzata. A maggior ragione a fronte della scelta, certamente

importante, di allocare la piattaforma Small nello stabilimento campano ma non prima del 2030. La Maserati di Modena e lo stabilimento di Cassino sul marchio Alfa Romeo sono in una condizione ancora più incerta e preoccupante”.

Anche alla Sevel di Atesa, aggiunge, “assistiamo al calo progressivo dei volumi produttivi ormai strutturale. Un peggioramento è evidente anche negli stabilimenti delle meccaniche e motori: Verrone ha conosciuto la cassa integrazione come non gli era occorso nel passato e per la Vm di Cento continua una condizione di lento spegnimento. Pratola Serra è legata alla dinamica dello stabilimento di Atesa e Termoli dove l’annuncio dell’investimento per una linea per la produzione dei nuovi cambi eDct è positivo ma non sufficiente e, soprattutto, non può essere un’alternativa al progetto della gigafactory che risulta ancora congelato”.

Per Lodi “non sono sufficienti i 2 miliardi di investimenti annunciati in Italia da Stellantis per mettere in campo le azioni necessarie. Stellantis deve dare risposte sul fronte industriale e produttivo ma anche sul piano sociale e occupazionale. Sul primo, devono essere anticipate le produzioni annunciate e devono essere allocati ulteriori modelli mass market. Volano importante deve essere rappresentato anche da una ritrovata centralità nel nostro Paese di ricerca e sviluppo che abbia una propria autonomia e indipendenza progettuale. Sul secondo, non si può proseguire anche nel 2025 con la politica delle uscite volontarie incentivate. È necessaria discontinuità. Come è necessario ridurre l’orario di lavoro per tutelare l’occupazione potendolo fare anche utilizzando il Fondo Nuove Competenze. Dal punto di vista poi delle condizioni salariali delle lavoratrici e lavoratori, Stellantis deve assumersi la responsabilità di integrare il reddito da cassa integrazione”.

Per le lavoratrici e lavoratori la vertenza Stellantis, aggiunge Lodi, “non è finita. Ci vuole consapevolezza e volontà da parte di tutti gli attori per mettere in sicurezza e rilanciare l’industria dell’auto in Italia a partire da Stellantis ma anche di tutti coloro che operano nelle aziende della componentistica e della filiera che si stanno pericolosamente avvicinando al termine della capienza degli ammortizzatori sociali. Continueremo a rivendicare e a lottare per un futuro di lavoro e dignità”.