

Giù i volumi a Melfi, cassa in deroga per un altro anno

Auto

Ancora un anno a scartamento ridotto, con volumi in calo del 17% sul 2021 e del 38% sul 2019, con 161 turni di lavoro da gennaio a giugno persi per mancanza di

componenti elettronici e semiconduttori.

Per lo stabilimento auto più grande d'Italia, quello di Stellantis a Melfi, sindacati e proprietà hanno raggiunto un accordo per un contratto di solidarietà in deroga della durata di un anno, a partire dal 7 agosto prossimo.

Filomena Greco — a pag. 15

Auto, a Melfi tracollo dei volumi «Altro anno di cassa in deroga»

Dal punto di vista formale, l'intesa ha utilizzato una modifica del testo originario del Jobs act

Stellantis

L'obiettivo dell'accordo è prima di tutto tutelare i 6.200 addetti dell'impianto

Si punta ad arrivare al 2023 per attivare gli investimenti della nuova piattaforma

Filomena Greco

Ancora un anno a scartamento ridotto, con volumi in calo del 17% sul 2021 e del 38% sul 2019, con 161 turni di lavoro da gennaio a giugno persi per mancanza di componenti elettronici e semiconduttori. Per lo stabilimento auto più grande d'Italia, quello di Stellantis a Melfi, sindacati e proprietà hanno raggiunto un accordo per un contratto di solidarietà in deroga della durata di un anno, a partire dal 7 agosto prossimo. La priorità è duplice: da un lato tutelare i 6.200 addetti di Melfi, attivando un ammortizzatore sociale che possa dare seguito alle settimane di cassa ordinaria già fatte, dall'altro traghettare al 2023 lo stabilimento, periodo a partire dal quale è presumibile che saranno avviati gli investimenti per realizzare la nuova piattaforma - STLA Medium - per la

produzione di quattro modelli elettrici a partire dal 2024.

Il tema industriale è tutto concentrato nelle carenze legate all'approvvigionamento di componenti elettronici. Melfi, insieme a Pomigliano, è lo stabilimento che ha sofferto di più per le interruzioni nel ciclo produttivo, con due mesi di lavoro su sei andati in fumo. Ma non si può ignorare un altro tema di fondo, legato ad un mercato, sia italiano che europeo, che si sta ridimensionando e che neanche gli incentivi, varati dal Governo Draghi a fine maggio, riescono a tirare su. E che sta spingendo verso una riduzione strutturale degli occupati nelle fabbriche italiane. A Melfi dal 2021 c'è stata una riduzione di 800 addetti grazie ad accordi sulle uscite incentivate.

L'accordo

Dal punto di vista formale, l'accordo ha utilizzato una modifica del testo originario del Jobs act per consentire di andare oltre il limite di tre anni per l'utilizzo di ammortizzatori sociali. L'azienda dal canto suo ha riconfermato il piano industriale definito nell'accordo del 25 giugno 2021, che prevede la produzione nel sito lucano di quattro vetture full electric e ha ribadito che lo stabilimento non ha esuberi strutturali quanto piuttosto legati alla crisi di approvvigionamento dei semiconduttori. «Abbiamo di nuovo ottenuto - mettono in evidenza Fim, Fiom, Uilm, Fismic, Uglm e Quadri in una nota unitaria - la garanzia a maturazione dei ratei degli istituti indiretti per tutti i lavoratori durante il

periodo coperto dall'ammortizzatore sociale, anche nei momenti di fermo totale, una rotazione equa in base alla fungibilità delle mansioni, una verifica mensile dell'andamento del piano e la possibilità di un percorso formativo durante la cig».

La transizione in atto, che trasformerà alla radice l'industria europea dell'auto con ricadute sui singoli stabilimenti - da quelli che producono motori ai siti di assemblaggio - dovrà fare i conti con i volumi produttivi. Un tema che preoccupa le catene di fornitura locale e in generale i componenti, a fronte di stime che parlano di 100mila unità da produrre sulla nuova piattaforma del Gruppo a Melfi. Se così fosse, si tratterebbe di volumi più che dimezzati rispetto alla produzione media del polo lucano negli ultimi anni - qui nascono le Fiat 500X e le Jeep Renegade e Compass -, numeri insufficienti a saturare la capacità produttiva di Melfi e a garantire livelli produttivi adeguati per l'indotto.

L'auto in Europa

Transizione si diceva, ma a fronte di volumi di mercato destinati a stabilizzarsi al ribasso, almeno per un po' di anni. La produzione di veicoli in Europa è scesa da oltre 20 milioni tra



Superficie 39 %

2005 e 2015 ai 17 milioni del 2021, sotto di circa il 25% rispetto alla fase della pre pandemia e che potrebbe restare a questi livelli per almeno un paio di anni. Il 2020 ha perso in valore assoluto circa 5 milioni di auto, gap non recuperato l'anno scorso. Il mercato va di pari passo con la produzione e il 2022, a livello europeo, registra nel primo semestre dell'anno un calo di immatricolazioni del 13,7% sul 2021, di oltre il 33% sul 2019. In questo contesto l'Italia sconta una debolezza industriale ulteriore, visto che ha registrato un ridimensionamento dei volumi del comparto - da circa due milioni tra gli anni Ottanta e Novanta al mezzo milione dell'ultimo triennio - collocandosi al settimo posto tra i paesi produttori di autoveicoli in Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stellantis.
Una fase di produzione nello stabilimento di Melfi.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1721 - T.1602