

Stellantis: ripartono Pomigliano e Mirafiori con Panda e 500

Automotive

Entro il 2027 le attese di produzione fissate a quota 300mila autovetture in Italia

In Campania rinnovata per un anno la solidarietà ai 3.750 addetti dell'impianto

Filomena Greco

TORINO

La riapertura delle fabbriche di Mirafiori e Pomigliano arriva in una fase nella quale il mercato italiano - ed europeo - dell'auto vive ancora una fase di recupero dei volumi, sebbene con un ruolo crescente delle case cinesi, con la produzione in Italia che rialza la testa rispetto a due anni tremendi come il 2024 e il 2025, con l'obiettivo di raggiungere le 300mila autovetture nel 2026.

Pomigliano riapre i battenti con sulle spalle un contratto di solidarietà per tutti i 3.750 addetti. Si tratta di una misura difensiva perché i volumi della Pandina, che resta il modello più venduto in Italia, calano leggermente e perché la produzione dell'Alfa Romeo Tonale si sta ridimensionando, anche alla luce del fatto che il modello è destinato ad essere sostituito dal nuovo CSUV del Biscione assegnato alla fabbrica di Melfi.

Alle Carrozzerie di Mirafiori di cassa integrazione non ce n'è, in linea di assemblaggio si fanno però i conti con un obiettivo a 100mila autovetture, fissato dopo il lancio della Fiat 500 ibrida, che non sembra realizzabile. I volumi più bassi rispetto a quelli preventivati sono stati gestiti attraverso periodi di chiusure più lunghi. E se per Mirafiori il tema della necessità di un secondo modello sembra essersi imposto, come dimostrano anche le aperture del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso dopo il tavolo automotive di luglio, la vera sfida, come evidenziano i sindacati, è investire sul sito pro-

duuttivo per raddoppiare la capacità produttiva che è comunque ferma a quota 100mila unità all'anno. «Per raggiungere un obiettivo di volumi decoroso sulle 500 - fa notare Igor Albera della Fim - bisognerà far girare i due turni al 100% fino a dicembre prossimo, condizioni di mercato permettendo. Ci auguriamo che il Salone dell'Auto di Torino a settembre possa essere una vetrina per i prodotti Made in Torino».

Pomigliano due linee di produzione le ha già, con una missione industriale chiara, legata allo sviluppo in Italia di tre modelli di e-car come annunciato nelle settimane scorse dal ceo Antonio Filosa e dal responsabile Emea, Emanuele Cappellano. In occasione, a inizio agosto, dell'incontro con i sindacati per il rinnovo dei contratti di solidarietà, l'azienda ha confermato il programma e ha annunciato, con la ripresa, l'avvio delle attività nell'area dedicata alle future vetture della nuova piattaforma E-car, «primo passo operativo verso l'implementazione del nuovo programma industriale» per il Giambattista Vico. «Rispetto alle future assegnazioni di Pomigliano - riflette Ciro D'Alessio della Fiom - serve fare chiarezza su un punto importante, chi e dove sarà sviluppata la nuova Pandina, dopo il 2028-2030. Se il Gruppo confermasse che sarà sempre Pomigliano a gestire la nuova generazione del modello storico, sarebbe fondamentale per blindare il futuro del sito campano».

I dossier chiave per il Gruppo guidato da Antonio Filosa, relativamente alle strategie in Italia, sono almeno due: provare a mettere in sicurezza la fabbrica di Cassino grazie alla collaborazione con un produttore cinese, che sia Dongfeng o Leapmotor, e chiudere il cerchio sul piano di rilancio per Alfa Romeo e Maserati, in una fase industriale nella quale l'avvio di nuovi inve-

stimenti corporativi pone ai produttori europei più di un dilemma.

Quanto agli altri stabilimenti, Melfi ha ripreso i lavori la settimana scorsa ma deve fare i conti con fermi produttivi e linee a singhiozzo per mancanza di componenti. «Siamo in una fase delicata della salita produttiva dei nuovi modelli, DS7 e Lancia Gamma, nella quale possono emergere criticità nella catena di approvvigionamento dei componenti. È importante che queste difficoltà vengano affrontate e superate rapidamente, perché eventuali ulteriori sospensioni avrebbero inevitabilmente conseguenze su produzione e lavoratori» sottolinea Gerardo Evangelista, segretario generale della Fim Cisl Basilicata. La ripartenza dei nuovi modelli, insistono i sindacati, deve progressivamente tradursi in continuità produttiva, crescita dei volumi e maggiore stabilità occupazionale. Serve inoltre una riflessione sull'organizzazione complessiva del sistema produttivo di Melfi e rafforzare non soltanto l'organizzazione interna dello stabilimento, ma anche la filiera dell'indotto.

È RIPRODUZIONE RISERVATA

A Melfi ieri già il primo fermo produttivo dopo pochi giorni a causa della mancanza di componenti

Due i dossier italiani sul tavolo del ceo Filosa: i cinesi a Cassino e i piani per rilanciare Alfa Romeo e Maserati

2

MELFI

Allo stabilimento lucano sono state assegnate due nuove produzioni: DS7 e Lancia Gamma

