

# Stellantis non basta più

[Claudio Chiarle Mercoledì 10 Gennaio 2024](#)

Avete presente quelle pubblicità dell'acqua con la particella di sodio che chiede: "C'è nessuno?". Ebbene la produzione di autoveicoli in Italia rispetto al mondo è simile. Siamo lo 0,90% nel 2023 ma la percentuale cambia di poco perché nel 2010 era l'1,08% e nel 2021 lo 0,99%. Consideriamo che la produzione esclusivamente di auto nel mondo è intorno ai 50 milioni ma allora dovremo partire dalle 451mila prodotte in Italia e il risultato non cambia di molto.

In realtà per noi fa una bella differenza perché raggiungere l'1,2%, compresi i commerciali, significherebbe produrre **il fatidico milione di veicoli in Italia**. Obiettivo irraggiungibile se il ministro Adolfo Urso continua solamente a elargire bonus che tra l'altro non faranno abbassare i prezzi delle auto e sono stati spesi in minima parte.

Il mercato dell'elettrico puro (Bev) ha registrato nel novembre del 2023 circa 164mila immatricolazioni in Eu27 pari a una media del 17% nell'anno. Si conferma quindi che i numeri reali dicono che **l'elettrico puro non sfonda e Audi rivede i suoi piani, ma invece va alla grande l'ibrido, che rimane la soluzione ideale per la transizione e anche per il futuro.**

In questo contesto pensare che Stellantis, oltre a Modena che è più vocata alla progettazione e con una produzione di poco superiore alle mille vetture con la MC20, produca la Maserati in altri due stabilimenti e si orienti al full elettrico è sicuramente un azzardo in termini di risultati produttivi e occupazionali. **Considerando che la quota Bev mondiale di produzione è di 5,7 milioni pari all'11% del mercato (di cui il 60% in Cina) viene da chiedersi come può funzionare la strategia di Stellantis su Maserati.**

**Maserati a Mirafiori** ha in previsione il lancio di nuovi modelli e **nel 2023 ha prodotto circa 8.000 vetture con cinque modelli**, a Cassino è prodotta la Maserati Grecale con 17mila unità nel 2023, si configura una dispersione del Tridente che non giova a nessuno ma, capisco che serva a tamponare i vuoti produttivi e a mantenere in piedi tutti gli stabilimenti del gruppo in Italia. Obiettivo che rimane prioritario e fondamentale anche se non performante dal punto di vista industriale.

**Oltretutto Maserati non ha una collocazione chiara sul mercato perché Ferrari è Ferrari, l'Alfa Romeo ha sempre avuto i suoi estimatori, persino il marchio Lancia con la sola Y10 continua a vendere:** di Maserati non si è valorizzata la storia, anche perché sarebbe in concorrenza con Ferrari nella storia delle corse e per contro Alfa è andata in Formula1. Insomma Maserati è rimasto un ibrido e andando verso il full electric rischia moltissimo.

**La strategia Stellantis su Maserati va ripensata complessivamente.** Il problema di Mirafiori è il problema del Paese; non c'è una visione e un piano industriale per l'auto, il ministro Urso balbetta opinioni inconcludenti ma il vero problema rimane avere un secondo costruttore di auto. In realtà c'è già: DR ha prodotto oltre 24mila vetture nei suoi stabilimenti molisani e oggi aprire a un produttore cinese è l'idea più realistica che ci possa essere.

Però se la posizione del centrodestra continua a essere quella espressa nel dicembre 2019 dall'assessore al Lavoro della Regione Piemonte, Elena Chiorino, che non voleva l'accordo con i cinesi, notoriamente comunisti, per salvare Comital allora il ministro Urso può fare altro. La penetrazione cinese in Europa è già allo stadio avanzato, cito Volvo ma anche MG e Great Wall nonché DR e in generale i cinesi, con 405 gruppi, sono presenti a fine 2019 in 760 imprese italiane. Le politiche industriali non si fanno con l'ideologia, vale a destra come a sinistra.

D'altra parte anche Stellantis sta realizzando joint venture con partner cinesi ma l'Italia non può dipendere e aspettare Stellantis e il Governo deve agire. Siamo un Paese in cui tutti criticavano Fiat,

poi Fca, poi Stellantis ma alla fine tutti si accodano ancora alla monarchia senza più re, anzi con il trono in Francia.

Inoltre a Mirafiori il problema del ricambio esiste con l'età media degli addetti di 56 anni ma è lo stesso problema del 2010 quando era di 55, di fatto non è cambiato nulla. Consideriamo anche che a Mirafiori producendo modelli di alta gamma e premium le operazioni sono in media di 7/8 minuti con punte di 15, mentre sulla Panda sono di circa un minuto medio. Quindi è sempre fatica ma è meno faticoso lavorare in linea su una vettura premium piuttosto che di segmento A o B.

L'idea della vetturina da produrre a Mirafiori non solo aumenterebbe la fatica ma non è detto che raggiunga risultati in termini di volumi e poi è un'idea vecchia; ricordo quando sindacalisti del Fismic invocavano di produrre la "Topolino" a Torino. Ora con il Governo di destra-centro il rischio è di produrre la "Balilla"!

Credo che il dato della fatica, della turnistica più pesante su una vetturina rispetto a un modello premium non sia un fattore secondario perché le politiche industriali del Paese devono accompagnarsi al dare ai lavoratori un lavoro dignitoso riducendo la fatica che nell'ottica del benessere di ogni singolo lavoratore e dell'insieme non è poco, anzi. Ci abbiamo provato con il WCM/Ergo-Uas nel 2010, adesso chi critica i francesi esulta perché il Wcm è stato abbandonato e allora la domanda è: stanno meglio i lavoratori di Mirafiori con il modello organizzativo francese?

[https://www.lospiffero.com/ls\\_article.php?id=75644](https://www.lospiffero.com/ls_article.php?id=75644)

## Stellantis cadente, Mirafiori in cassa

[Lunedì 15 Gennaio 2024](#)

**Ordini in calo. Carrozzerie ferme per tre settimane nello stabilimento di Torino. Attività sospesa dal 12 febbraio al 3 marzo. Ora che la 500 bev ha dato quello che poteva dare arriverà un nuovo modello? Allarme dei sindacati**



Tre settimane di cassa integrazione, dal 12 febbraio al 3 marzo, per 2.260 addetti della carrozzeria dello stabilimento torinese di Mirafiori sono state comunicate oggi da **Stellantis** ai delegati sindacali. Lo annuncia la Fiom, che spiega come la motivazione fornita dall'azienda sia riconducibile alla necessità di adeguare i flussi produttivi delle vetture assemblate, al transitorio andamento della domanda di mercato. "Il 2024 non poteva iniziare peggio di così – afferma il segretario generale della Fiom Torino, **Edi Lazzi** –. Dopo lo stop per un intero mese a scavallo dell'anno, ecco che arriva la nuova comunicazione di cassa integrazione. Sono numeri inquietanti, tanto più alla luce dello sbarco nel mercato statunitense della 500 elettrica".

“Mirafiori è in agonia – aggiunge – è necessario darle ossigeno con nuove produzioni. Questo è un altro segnale che mi fa sostenere che abbiamo fatto bene con Fim e Uilm, a scrivere il documento unitario per il rilancio di Mirafiori e dell’automotive in generale”. Con il 2024 lo stabilimento di Mirafiori è entrato nel diciassettesimo anno consecutivo di utilizzo degli ammortizzatori sociali in Carrozzeria.

“Ci attiveremo da subito per chiedere un incontro all’azienda per capire come mai quest’anno è iniziato in sofferenza. Il nostro obiettivo è gestire al meglio la fermata produttiva delle Carrozzerie e trovare delle soluzioni in grado di tutelare il reddito di lavoratrici e lavoratori, come il loro distacco in altre realtà del gruppo Stellantis” dichiarano **Luigi Paone**, segretario generale Uilm di Torino, e **Gianluca Rindone**, coordinatore Carrozzerie di Mirafiori per la Uilm.

[https://www.lospiffero.com/ls\\_article.php?id=75771](https://www.lospiffero.com/ls_article.php?id=75771)