

**Audizione informale
Roma 18 aprile 2023**

**Intervento
Fim-Cisl Basilicata**

Il problema che si sta aprendo nel sito industriale di Melfi non è solo della Basilicata, ma di interesse nazionale.

Occorre ricordare che nel 1991 Melfi è nata non solo per fare le macchine, ma soprattutto per abbassare i grandi numeri di disoccupati e colmare lo spopolamento dei paesi della Basilicata.

Fu un accordo tra il governo e la Fiat: questo progetto aveva una missione nazionale in un Sud privo di lavoro, povero e senza prospettive di vita, e quindi si è realizzato lo stabilimento più grande del sud e dell'Italia.

Va evidenziato che questo polo industriale ha creato una fabbrica virtuale in ogni paese della Basilicata e in tantissimi paesi della Puglia e in alcuni della Campania e della Calabria. Si tratta di lavoratori che hanno scelto di restare nel proprio paese e contribuire così alla crescita economica e sociale della propria comunità.

Oggi il sito dedicato alla costruzione di auto di Melfi rischia circa il 40% di occupati, a seguito del riassetto organizzativo di Stellantis e del passaggio all'elettrico.

In questo periodo, il calo dei volumi produttivi (passati da un picco di produzione di 380mila negli anni precedenti a 165mila) sta mettendo in difficoltà l'intera area industriale di Melfi, che contava 13mila lavoratori tra diretti e indiretti. Attualmente, siamo scesi a 10mila lavoratori e i numeri sono in diminuzione.

Stellantis, per fronteggiare la mancanza di produzione, sta utilizzando il contratto di solidarietà in deroga per circa 6000 lavoratori, di cui circa 500 sono in trasferta nei vari stabilimenti del gruppo Stellantis. In questo periodo, tra azienda e sindacati, sono state siglate intese sulle uscite volontarie e incentivate, e i lavoratori che hanno aderito a questo accordo sono circa 1130.

Il piano industriale di Stellantis, che prevede anche una linea di assemblaggio delle batterie e 4 modelli elettrici il cui lancio inizierà gradualmente dal 2024, sta procedendo. Questo è il risultato anche dell'accordo del 25 giugno 2021 tra Stellantis e le organizzazioni sindacali, anche se non conosciamo ancora il piano operativo dettagliato del primo modello che sarà lanciato all'inizio del prossimo anno, né i volumi previsti al completamento del lancio dei quattro modelli completamente elettrici.

Cosa sarà della 500X e delle due Jeep? Serve produrre almeno 300mila auto all'anno per garantire i livelli occupazionali nella fabbrica di Stellantis e nelle aziende dell'indotto.

A Melfi, la transizione verso i veicoli elettrici è ormai iniziata e a breve partiranno i lavori nell'unità di verniciatura, per poi proseguire nell'unità di montaggio e lastratura. Tuttavia, è importante garantire la continuità della produzione della Jeep con motorizzazione endotermica per accompagnare il processo di transizione all'elettrico e garantire i volumi produttivi in questo momento difficile, dubbioso, complicato e rivoluzionario che il settore automotive sta attraversando.

Non possiamo trascurare l'importanza del polo industriale di FCA Melfi e la comprensione che una fabbrica può nascere e rigenerarsi solo se si creano le condizioni adeguate. È necessario intervenire immediatamente con un progetto organico e sostenibile per la reindustrializzazione, investendo in infrastrutture, innovazione, sostenibilità e programmi energetici, altrimenti ci saranno conseguenze per molte aziende e perdita di posti di lavoro.

È necessaria un'azione forte e incisiva da parte del Governo, poiché le azioni finora intraprese sono state insufficienti, soprattutto se le confrontiamo con quanto fatto in Francia, Spagna e Germania.

Serve una cabina di regia e un patto forte tra Governo, Regione Basilicata, Stellantis, Politici e Sindacato a sostegno del sito dell'automotive lucano, con un progetto concreto in grado di rilanciare il sito automotive della Basilicata in una sfida globale nella produzione di auto.

FIM CISL BASILICATA
Segretario Generale
Gerardo Evangelista