

Les syndicats italiens de Stellantis se cabrent

Une semaine après la présentation du plan 2030 par Carlos Tavares, ils réclament un débat interne sur le sujet.

VALÉRIE SEGOND

ROME

AUTOMOBILE Le plan 2030 de Stellantis, présenté le 1^{er} mars par son directeur général Carlos Tavares, était très attendu en Italie. Les usines de l'ex-Fiat tournent à un tiers de leur capacité, et le chômage partiel y est devenu si massif - le double d'avant la pandémie -, que la situation paraît intenable aux yeux de tous. Si les syndicats italiens, FIM-CISL et **Fiom**-CGIL en tête, reconnaissent l'ambition de la direction sur l'électrification des véhicules et le développement du groupe, ils en attendaient beaucoup plus. Ils espéraient comprendre enfin le plan industriel de Stellantis, et la place qu'y tiendront les usines italiennes.

« Dans les usines, il n'y a aucune confiance en l'avenir parce qu'il n'y a toujours pas de plan industriel qui prévoit une augmentation des volumes produits, dénonce Francesca Re David, secrétaire de la **Fiom**-CGIL, qui organise dans les usines des assemblées générales de salariés. La croissance des revenus annoncée ne signifie pas nécessairement une augmentation du nombre de voitures produites. Nous attendons toujours les projets concrets et les modèles qui seront montés dans les usines italien-

nes. Lesquelles vivent toujours sur le plan de 2018, axé sur les véhicules premium qui ne font pas des volumes. » De fait, la production italienne est passée de plus d'un million de véhicules en 2017 à 673 500 en 2021. « Aussi, poursuit la secrétaire de la **Fiom**-CGIL, quand Tavares annonce que c'est l'évolution du marché qui déterminera l'utilisation des usines italiennes, sans proposer de nouveaux modèles pour les relancer, on a de vraies raisons de s'inquiéter. »

Garanties sur l'emploi

La tonalité est la même chez la FIM-CISL. « Il ne suffit pas d'annoncer 100 lancements de nouvelles voitures d'ici à 2030 et les objectifs de tripler les revenus des véhicules haut de gamme et de luxe de Maserati, Alfa Romeo, Lancia et DS, pointe le syndicat. Il est nécessaire de comprendre quels lancements de nouveaux produits sont prévus dans les usines italiennes, combien et à quel moment. »

Alors que Carlos Tavares n'a rencontré qu'une fois les syndicats italiens, ceux-ci demandent un véritable débat interne sur le plan industriel, la recherche et le développement, les composants et les services et, enfin, sur la giga-usine où seront produites les batteries sur

le site de Termoli. Les deux syndicats maison veulent des garanties sur l'emploi, même s'ils savent que, selon **Francesca Re David**, « avec la voiture électrique, il y aura des réductions énormes ».

Mais ils reprochent aussi au gouvernement italien son faible accompagnement du secteur qui emploie 250 000 personnes, dont 47 000 chez Stellantis, dans sa transition vers l'électrique. S'il a prévu d'allouer 8,7 milliards d'euros d'ici à 2030 dans le soutien de la demande, il n'a pas mis en place de politique industrielle pour protéger les usines. Ce jeudi 10 mars, une rencontre est prévue au ministère du Développement économique avec les syndicats et la direction européenne de Stellantis. Mais les premiers redoutent que l'avenir de la giga-usine soit le seul sujet évoqué. « On ne peut continuer à n'aborder qu'un thème à la fois, quand il nous faut de la visibilité sur toute la stratégie industrielle », dénonce Francesca Re David. ■

« Nous attendons toujours les projets concrets et les modèles qui seront montés dans les usines italiennes »

FRANCESCA RE DAVID,
SECRETARIE
DE LA **FIOM**-CGIL

